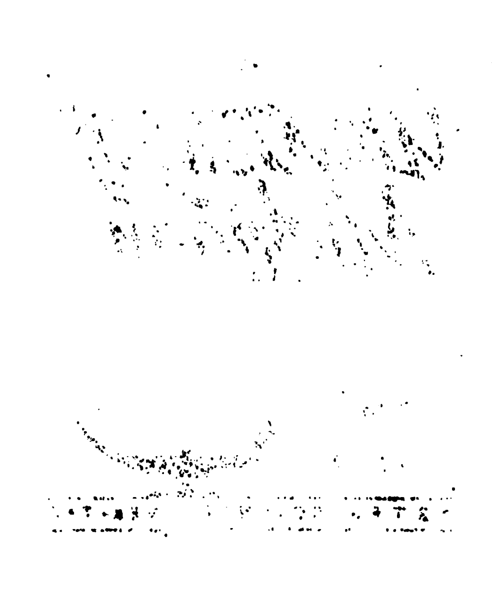


RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

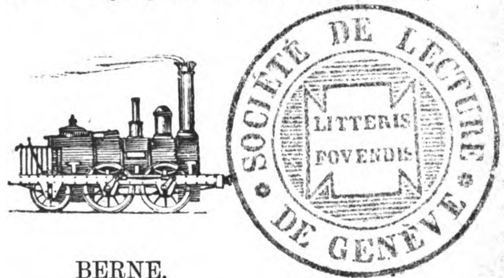
RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

Nouvelle série.

TOME I.

(Depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1873.)



BERNE,
IMPRIMERIE C.-J. WYSS.
1874.

RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

Nouvelle série.

TOME I.

Arrêté

du

Conseil fédéral concernant le recueil des pièces relatives aux chemins de fer suisses.

(Du 11 février 1874.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

sur la proposition de son Département des Chemins de fer et du Commerce,

arrête :

1. Les lois et arrêtés fédéraux, ainsi que les traités relatifs aux chemins de fer, les règlements d'exécution du Conseil fédéral, et spécialement les concessions accordées, les prolongations de délais, les modifications, transmissions ou retraits de concession, seront imprimés à part et publiés par cahiers et par volumes, sous le titre de : « Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer, nouvelle série ».

Ne seront à l'avenir, dans la règle, publiés dans le Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération, en fait d'actes relatifs aux chemins de fer, que les lois, les ordonnances et les conventions avec les Etats étrangers.

2. Le Conseil fédéral peut ordonner que d'autres actes se rapportant aux chemins de fer soient insérés dans le Recueil des pièces relatives aux chemins de fer.

3. Le premier volume renfermera les actes relatifs aux chemins de fer du 1er avril au 31 décembre 1873, y compris la loi fédérale du 23 décembre 1872 et le règlement d'exécution du 20 février 1873; il devra être imprimé le plus tôt possible.

4. Les volumes suivants paraîtront de manière que, dans la règle, un cahier soit publié après chaque période de session de l'Assemblée fédérale.

5. Les volumes doivent se terminer, autant que possible, le 31 décembre de chaque année.

6. Le prix du premier volume sera fixé par le Département des Chemins de fer, en proportion du prix de revient et sur la proposition de la Chancellerie fédérale.

7. Pour les volumes et cahiers suivants, on procédera par voie d'abonnement à l'année. On peut s'abonner au Recueil des pièces relatives aux chemins de fer séparément ou conjointement avec la Feuille fédérale.

Le Recueil des pièces relatives aux chemins de fer coûte fr. 3 par an seul et fr. 6 par an avec la Feuille fédérale.

8. Les autorités et administrations de la Confédération et des Cantons qui recevront gratis le Recueil des pièces relatives aux chemins de fer seront désignées par le Conseil fédéral sur la proposition du Département des chemins de fer, ainsi que le nombre des exemplaires gratuits que chaque administration doit recevoir.

9. La publication du Recueil des pièces relatives aux chemins de fer aura lieu, de même que celle du Recueil allant de 1853 à l'entrée en vigueur de la loi du 23 décembre 1872, par les soins de la Chancellerie fédérale.

Berne, le 11 février 1874.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Loi fédérale

concernant

l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

(Du 23 décembre 1872.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,
vu le message du Conseil fédéral du 16 juin 1871,
décrète:

I.

Concessions.

Art. 1er.

On ne peut construire et exploiter des chemins de fer sur territoire suisse sans avoir obtenu à cet effet, dans chaque cas particulier, une concession de la part de l'Etat.

Le droit d'accorder ces concessions et de renouveler celles qui ont été accordées jusqu'à présent par les Cantons, est placé dès maintenant dans la compétence fédérale. Toutefois, les Cantons intéressés participeront aux négociations préparatoires.

Art. 2.

Les demandes de concessions, accompagnées des pièces justificatives, seront transmises au Conseil fédéral, qui en donnera im-

médiatement connaissance aux Gouvernements des Cantons dont on se propose d'emprunter le territoire pour l'établissement de la voie ferrée. Ces Gouvernements désignent leurs représentants aux négociations à ouvrir, sous la présidence d'une délégation du Conseil fédéral, avec ceux qui demandent la concession.

De même, en cas de raccordements avec les chemins de fer étrangers, le Conseil fédéral prend l'avis des Cantons frontières sur les stipulations des traités à conclure, notamment en ce qui concerne les intérêts des localités frontières.

Art. 3.

La Confédération cherchera, d'une manière générale, à développer et à augmenter ces voies de communication; elle s'efforcera, en particulier, de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'Est, le Centre et l'Ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la mer Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre.

L'Assemblée fédérale peut interdire la concession de chemins de fer qui porteraient atteinte aux intérêts militaires de la Confédération. (Art. 21 de la Constitution fédérale.)

Art. 4.

L'Assemblée fédérale peut accorder une concession alors même qu'un Canton fait opposition à celle-ci. Elle prononce après un mûr examen des points litigieux et de tous les faits qui s'y rattachent.

Si la concession est accordée, le Canton qui a fait opposition a le droit de se charger lui-même de la construction et de l'exploitation du chemin de fer sur son propre territoire, en observant à cet égard les dispositions de la concession.

II.

Contenu des concessions et position légale des concessionnaires.

Art. 5.

Les concessions sont accordées pour un laps de temps déterminé.

Art. 6.

Les nouvelles concessions ne pourront instituer aucun droit d'exclusion et de priorité à l'encontre de chemins de fer à construire plus tard.

A l'égard des concessions qui ont été déjà accordées, la Confédération conserve, relativement aux droits d'exclusion et de priorité concédés par des Cantons, la position légale qu'elle s'est assurée lors de l'approbation de ces concessions.

En tant que la présente loi transfère les droits de souveraineté des Cantons à la Confédération, ses dispositions font aussi règle pour les concessions accordées jusqu'à présent par les Cantons.

Art. 7.

Les statuts des Compagnies de chemins de fer sont soumis à l'approbation du Conseil fédéral et ne peuvent être modifiés sans son consentement.

Le Conseil fédéral approuve ces statuts après avoir pris à ce sujet le préavis des Gouvernements cantonaux.

Art. 8.

Le siége de la Société sera déterminé dans chacune des concessions.

Néanmoins, les Sociétés auront à élire domicile dans chacun des Cantons dont leurs entreprises empruntent le territoire, afin qu'elles puissent y être actionnées par les habitants de ce Canton.

Le for pour les actions réelles, sous réserve des prescriptions à établir par la Confédération relativement aux hypothèques sur les chemins de fer (art. 11), est celui du lieu où est situé l'objet.

Art. 9.

Les fonctionnaires et employés des chemins de fer devront avoir au moins un dimanche libre sur trois.

Cette disposition sera aussi appliquée à d'autres entreprises de transport concédées par la Confédération ou exploitées par elle (bateaux à vapeur, postes, etc.)

Art. 10.

Aucune concession dans son ensemble, aucun droit et aucune obligation découlant d'une concession, ne peuvent être transmis à un tiers sous une forme quelconque sans une autorisation formelle de la Confédération.

Le Conseil fédéral prendra préalablement, au sujet de ce transfert, le préavis des Gouvernements intéressés, puis l'Assemblée fédérale décidera, après un mûr examen des points litigieux et de tous les faits qui s'y rattachent.

Art. 11.

Une loi fédérale déterminera les dispositions relatives à la constitution et à la réalisation des hypothèques consenties sur les chemins de fer, ainsi qu'à la procédure à suivre en cas d'insolvabilité.

Art. 12.

La législation fédérale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique s'applique à tous les chemins de fer concédés par la Confédération.

Art. 13.

Dans toutes les concessions il sera fixé un délai de rigueur, dans lequel le concessionnaire devra commencer les travaux sur le terrain et fournir une justification financière suffisante pour assurer la continuation de l'entreprise. Si le délai expire sans que ces deux conditions aient été remplies, la concession sera considérée comme nulle et non avenue.

Après avoir entendu la Compagnie, le Conseil fédéral fixera, en outre, les délais pour l'exécution des travaux subséquents. Il peut, lorsqu'il le juge nécessaire, exiger un cautionnement comme garantie de l'observation de ces délais.

Chaque concession fixera de même un délai pour l'achèvement de la voie.

Si ce délai n'est pas observé et que l'Assemblée fédérale se refuse à le prolonger, les travaux déjà exécutés seront vendus en adjudication publique pour le compte de la Compagnie.

Art. 14.

Le plan des travaux dans leur ensemble et dans les détails sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Cette disposition s'applique en particulier au tracé de la voie, aux stations avec leur aménagement, ainsi qu'à tous les travaux de construction d'une certaine importance, y compris les bâtiments et dépendances de la voie.

La Société doit chaque fois soumettre les plans avant de commencer les travaux qu'ils concernent. Toute modification qu'on voudrait apporter à ces plans devra être préalablement approuvée comme les plans eux-mêmes.

Le Conseil fédéral fournira aux Gouvernements des Cantons, et, par leur intermédiaire, aux autorités locales, l'occasion de défendre leurs intérêts relativement au tracé, aux passages à travers les routes, à la situation des gares et des routes qui y aboutissent, etc. A ce propos, le Conseil fédéral sauvegardera pour le mieux les intérêts militaires de la Confédération.

Si, par la suite, la sécurité du public et les nouveaux besoins du trafic ou les intérêts de la défense du pays rendaient nécessaires l'établissement d'une seconde voie, l'ouverture de nouvelles stations, l'agrandissement de stations existantes, ou toute autre amélioration de ce genre, le Conseil fédéral, après avoir fait examiner la question par des experts, sommerait la Compagnie d'exécuter les travaux dont il s'agit. Au cas où la Compagnie estimerait que cette prétention ne se justifie pas, elle pourrait s'adresser à l'Assemblée fédérale, qui aurait à prononcer aussitôt après avoir pris connaissance de tous les faits se rapportant au litige.

Néanmoins, si le Conseil fédéral estime que ces travaux sont urgents dans l'intérêt de la défense du pays, il peut en ordonner l'exécution immédiate. Pour autant que les ordres du Conseil fédéral excèdent les obligations résultant de la loi et des concessions, les Compagnies seront indemnisées par la Confédération, en tenant compte pleinement des avantages qu'elles retireront des nouvelles dispositions. En cas de désaccord sur le chiffre de l'indemnité, celui-ci est fixé par le Tribunal fédéral.

Du reste, la Compagnie a le droit d'augmenter de son propre chef le nombre des rails sur ses lignes, si elle le juge nécessaire. Sont toutefois réservées à ce sujet les dispositions de l'art. 30.

Art. 15.

Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou les communes des routes, chemins, conduites d'eau ou de gaz devant croiser le chemin de fer, la Compagnie ne pourra pas réclamer des indemnités pour atteinte portée à sa propriété; en outre, elle supportera seule tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisons de garde, de l'augmentation du nombre des gardes et de toute autre mesure prise pour protéger la voie ferrée et son exploitation.

Si, après la construction du chemin de fer, des particuliers réclamaient l'établissement de conduites d'eau ou de gaz, de transmissions, etc., devant croiser la voie, et qu'il y ait contestation, le Conseil fédéral décidera sur le principe même de la réclamation, et le Tribunal fédéral sur l'indemnité à allouer éventuellement.

Si ces ouvrages nécessitent des réparations, celles-ci ne pourront être exécutées que sous la direction des ingénieurs du chemin de fer, en tant qu'elles touchent à la voie ferrée. L'administration du chemin de fer satisfera dans le plus bref délai aux demandes qui lui seront adressées à cet effet.

Art. 16.

Pendant la construction, la Compagnie prendra toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les fonds de terre et les bâtiments n'éprouvent pas de dommage; les dégâts inévitables seront bonifiés par la Compagnie.

Partout où la sécurité publique l'exige, la Compagnie fera établir à ses frais une clôture suffisante pour écarter tout danger, et elle entretiendra constamment cette clôture en bon état. D'une manière générale, la Compagnie prendra à ses frais toutes les mesures qui, actuellement ou plus tard, seront jugées nécessaires pour la sûreté publique.

Art. 17.

Avant d'être livrée à la circulation, la voie ferrée sera inspectée dans toutes ses parties par des experts désignés par le Conseil fédéral, et soumise à une épreuve sur les points où cela paraîtra convenable. Les Cantons pourront se faire représenter à cette inspection et à cette épreuve. L'exploitation ne pourra commencer

que sur l'autorisation formelle du Conseil fédéral, donnée au vu du rapport de ses experts. Les frais de cette inspection sont à la charge de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 18.

Après l'achèvement de la voie, la Compagnie fera établir à ses frais un plan cadastral et délimitatif complet avec la description exacte de toutes les constructions et un inventaire du matériel d'exploitation, et elle en fera remettre une copie au Conseil fédéral.

Elle lui remettra également un compte de tous les frais soit de l'établissement de la voie, soit des constructions faites en vue de l'exploitation.

Si plus tard il est fait des travaux de constructions qui ne servent pas exclusivement à l'entretien de la voie, ou si le matériel d'exploitation se trouve augmenté, les comptes des frais y relatifs doivent aussi être livrés au Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral déterminera la forme en laquelle ces comptes devront être établis.

Art. 19.

Les administrations de chemins de fer auront, vis-à-vis de la Confédération, l'obligation de transporter gratuitement les lettres et paquets dont les dispositions relatives à la régale des postes ont réservé l'expédition à l'administration postale. Pour les autres envois de messagerie, l'administration postale paiera aux chemins de fer une indemnité qui sera fixée sur la base du tarif général de grande vitesse, en calculant le poids total des envois pour un mois, et en tenant compte toutefois des prestations moins fortes occasionnées aux Compagnies par ces transports. Si la Confédération et les Compagnies ne peuvent s'entendre à l'amiable, le Tribunal fédéral prononcera. Le conducteur attaché à ce service sera transporté gratuitement.

Les frais d'établissement et d'entretien des bureaux ambulants seront à la charge de l'administration fédérale des postes; mais les administrations de chemins de fer devront les transporter gratuitement, ainsi que leurs employés et le personnel chargé de l'inspection.

Il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes un droit de concession annuel de cinquante francs pour chaque rayon d'un kilomètre en

exploitation, en tant que le produit du compte d'exploitation s'élèvera au 4 %, déduction faite des sommes portées en diminution d'inventaire ou attribuées au fonds de réserve. Dans le cas où ce produit, ainsi calculé, s'élèverait au 5 %, le droit de concession pourra être porté à 100 fr., et à 200 fr. si ce produit est de 6 % et au delà.

Art. 20.

Aux stations où l'administration des postes n'a pas un local spécial à sa disposition, le service postal pourra se faire, à l'arrivée et au départ des trains, dans la chambre du percepteur ou dans d'autres locaux convenables que désigneront les administrations de chemins de fer, sans que l'administration des postes ait à payer aucune indemnité pour ce fait.

L'administration des postes a également le droit d'établir des boîtes aux lettres dans toutes les gares et stations, ainsi que d'en adapter aux fourgons des trains qui n'ont pas de bureau ambulant.

Art. 21.

Dans le cas où l'exploitation d'un chemin de fer se trouverait momentanément interrompue par suite d'événements de force majeure, l'administration serait tenue de pourvoir sans délai, par d'autres moyens convenables, au rétablissement du transport périodique des personnes et des objets postaux, jusqu'à ce que la circulation soit rétablie sur la voie ferrée. Toutefois, sur la demande de l'administration de chemin de fer que cela concerne, le Conseil fédéral peut, selon les circonstances, autoriser cette administration à percevoir pour ce service extraordinaire des taxes de transport supérieures à celles que prévoit la concession.

Art. 22.

Les chemins de fer seront soumis aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité :

a. Permettre l'établissement des lignes télégraphiques le long du chemin de fer et des terrains qui en dépendent.

b. Faire surveiller et conduire par leurs ingénieurs les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes.

c. Employer le personnel du chemin de fer à la surveillance du télégraphe, ainsi qu'aux petites réparations (y compris le

déplacement et le replacement de quelques poteaux), pour lesquelles l'administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires.

d. Expédier par les télégraphes du chemin de fer les dépêches d'office de l'administration fédérale des chemins de fer, des postes et des télégraphes.

Art. 23.

Toute administration de chemin de fer est autorisée à établir à ses frais, le long de la voie ferrée et exclusivement pour son usage, un fil télégraphique, et même deux fils si les besoins l'exigent, ainsi que les appareils télégraphiques nécessaires dans les gares et les stations.

Si l'administration des télégraphes établit une ligne le long de la voie ferrée, elle pourra relier son fil télégraphique au fil principal de cette ligne.

De son côté, l'administration des télégraphes pourra, si elle veut établir un appareil dans une station pour le service public, exiger qu'on lui livre gratuitement le local nécessaire à cet effet.

Art. 24.

Les autorités fédérales ont le droit de requérir pour les besoins de la défense du pays les chemins de fer et tout leur matériel d'exploitation, et d'en disposer comme elles le jugent convenable.

Dans ce cas, la Confédération indemnisera, selon les circonstances, les compagnies de chemins de fer. Si l'on ne peut s'entendre sur le chiffre de l'indemnité, le Tribunal fédéral en décidera.

L'organisation militaire fixera les dispositions ultérieures sur la réquisition du personnel des chemins de fer pour le service militaire et sur son exemption de ce service.

Art. 25.

Sur l'ordre des autorités militaires compétentes, toute administration de chemin de fer est tenue de transporter sans interruption par tous les trains prévus dans l'horaire ou par des trains extraordinaires, et cela pour la moitié de la taxe fixée au tarif, les militaires, les domestiques militaires et les chevaux au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel destiné à l'usage de l'administration militaire.

En revanche, la Confédération ne peut exiger le transport de corps de troupes entiers et de matériel de guerre par les trains express réguliers.

La Confédération supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions, et elle répondra de tous dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 26.

Toute Compagnie est tenue de transmettre chaque année au Conseil fédéral, ainsi qu'aux Gouvernements cantonaux respectifs, le rapport annuel de sa Direction, un aperçu des comptes annuels et un extrait du procès-verbal des délibérations de son assemblée générale pendant l'année.

Elle doit aussi livrer au Bureau que lui désignera le Conseil fédéral les renseignements de statistique nécessaires pour l'élaboration d'une statistique uniforme des chemins de fer.

Art. 27.

Dans chaque concession on fixera soit les délais à l'expiration desquels la Confédération, ou les Cantons si elle ne fait pas usage de ce droit, pourront racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer avec tout son matériel, soit les conditions auxquelles ce rachat pourra avoir lieu.

Art. 28.

Si la Compagnie, après que la voie est livrée à la circulation, ne remplit pas les obligations qui lui incombent en vertu de la concession et des prescriptions légales sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, le Conseil fédéral la sommera de remplir ses obligations. Si elle n'obtempère pas à cette sommation, le Conseil fédéral devra proposer à l'Assemblée fédérale de fixer un dernier délai. En attendant il peut prendre les mesures nécessaires pour que l'exploitation ne soit pas interrompue, et pour que les intérêts des tiers soient sauvegardés. Si le délai fixé par l'Assemblée fédérale n'est pas observé, celle-ci prononce l'annulation de la concession, et la voie ferrée, avec son matériel roulant et tous les accessoires, est vendue en adjudication publique pour le compte de la Compagnie.

III.

Dispositions relatives à l'unité de construction et d'exploitation du réseau suisse de chemins de fer.

Art. 29.

La Confédération décrétera les dispositions nécessaires pour assurer l'unité dans les chemins de fer suisses sous le rapport technique.

On tendra à l'introduction d'un modèle uniforme de wagons (modèle américain) pour le transport des voyageurs. Le Conseil fédéral est autorisé à prendre des mesures pour que cette uniformité soit réalisée peu à peu.

S'il est établi des trains de nuit, ils pourront être composés de matériel dit français.

Les wagons de voyageurs de toutes les classes doivent être éclairés durant les heures de nuit, convenablement chauffés en hiver, et disposés de manière à ce qu'on puisse s'y préserver des rayons du soleil. Il sera, en outre, établi des cabinets d'aisance dans tous les trains de voyageurs.

Des dispositions devront être prises pour que le bétail à transporter puisse être convenablement gardé.

On pourra autoriser des modifications aux dispositions ci-dessus quant à l'écartement des rails, à la confection des wagons, etc., pour les chemins de fer régionaux et pour les chemins de fer de montagnes.

Art. 30.

Toute administration de chemin de fer est tenue de se prêter, soit sous le rapport technique, soit quant à l'exploitation, à la jonction des lignes d'autres Compagnies suisses avec les siennes, d'après un mode convenable, sans surtaxe ni droit de réexpédition et sans aggravation du transit.

Les contestations qui pourraient surgir seront tranchées par le Conseil fédéral.

En tant que cette jonction entraînera la co-jouissance de gares et de tronçons existants jusqu'à la station de raccordement, il sera payé une juste indemnité, dont le Tribunal fédéral déterminera le chiffre si les parties ne tombent pas d'accord.

Le Conseil fédéral tranchera également les contestations qui pourraient surgir entre les administrations de chemins de fer et les entreprises de bateaux à vapeur ayant fait l'objet d'une concession.

Art. 31.

Les chemins de fer suisses doivent, autant que possible, être administrés suivant les mêmes principes.

Après avoir entendu les administrations de chemins de fer, le Conseil fédéral fixe, par voie de règlement, le mode d'après lequel il doit être procédé uniformément sur tous les chemins de fer suisses, en vue de la sûreté du service.

La Confédération pourvoira à ce que les administrations de chemins de fer entretiennent constamment leurs lignes et le matériel de la voie en bon état, de manière à donner pleine sécurité au public, et à ce que leur matériel roulant soit suffisant pour les besoins du service.

Sous ce dernier rapport, le Conseil fédéral établira des règles précises qui, prenant pour base le mouvement des voyageurs et des marchandises sur chacun des chemins de fer, fixeront le minimum du matériel d'exploitation que chaque administration doit fournir.

La Confédération exigera également des administrations de chemins de fer qu'elles prennent les mesures nécessaires pour que la sécurité de la circulation sur les routes et les chemins publics ne se trouve pas compromise par le service des manœuvres dans les gares.

La législation fédérale prescrira les dispositions nécessaires en vue d'assurer l'intégrité des voies ferrées et la sûreté des transports, et de réprimer les contraventions aux règlements de police. Ces dispositions régleront de même le mode de procéder qui devra être suivi dans ces cas-là.

Art. 32.

La police intérieure des chemins de fer appartient en premier lieu aux Compagnies; mais la police cantonale conserve à cet égard toutes les attributions se rattachant à l'exercice de son droit de surveillance.

Les dispositions de détail sur la police des chemins de fer seront introduites dans les règlements qu'élaboreront les Compagnies

respectives, mais qui seront soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 33.

Les horaires, de même que toute modification aux plans de départ et d'arrivée des trains, seront portés à la connaissance du Département fédéral des Postes et des Gouvernements cantonaux au moins 14 jours avant leur entrée en vigueur, et ils devront être publiés avant leur mise en vigueur.

Les administrations de chemins de fer sont tenues de satisfaire aux exigences des correspondances directes en organisant les trains de voyageurs nécessités par la coïncidence des horaires et ayant la rapidité voulue, ainsi que l'expédition directe des voyageurs et des marchandises en autorisant, contre la bonification d'usage, le passage des wagons de marchandises et de bestiaux d'une ligne sur l'autre.

Toute contestation à ce sujet sera tranchée par le Conseil fédéral.

Si l'intérêt des correspondances directes exige d'une administration de chemin de fer certaines prestations qui ne sauraient équitablement être mises entièrement à sa charge, et si l'on ne parvient pas à s'entendre sur le chiffre de l'indemnité, on peut en appeler à la décision du Tribunal fédéral. Dans ces cas, le Tribunal fédéral décide si et dans quelle mesure le surplus de dépenses doit être supporté aussi par des tiers.

Art. 34.

Le Conseil fédéral pourvoira à ce que les horaires soient strictement observés. Dans les cas de retards provenant de la faute d'une Compagnie, il peut intervenir contre cette dernière, et cela par voie d'amendes pouvant s'élever jusqu'à fr. 1000, s'il y a récidive.

Art. 35.

La Confédération exerce le contrôle sur les tarifs. Elle a le droit de prendre connaissance de toutes les pièces et de tous les contrats y relatifs, passés par les administrations de chemins de fer. Elle se dirigera notamment, dans ce contrôle, d'après les prescriptions suivantes :

1. Les tarifs n'excéderont pas les limites déterminées dans les concessions.

2. Pour les services incombant aux Compagnies en vertu de leurs concessions, aucune taxe non prévue dans les concessions ne pourra être perçue si elle n'a pas été formellement approuvée par le Conseil fédéral et portée à la connaissance du public par l'administration du chemin de fer.

3. Les taxes seront partout et pour chacun calculées d'une manière uniforme.

Les administrations de chemins de fer ne doivent accorder à personne, sous une forme quelconque, des avantages qu'elles n'accorderaient pas à d'autres dans des circonstances analogues.

4. Les administrations de chemins de fer donneront avis, en temps opportun, de toute modification générale et spéciale des tarifs, ainsi que de toute détaxe, au fonctionnaire qui leur sera désigné à cet effet.

De son propre chef, ou sur réclamation de personnes intéressées, le Conseil fédéral peut, après avoir entendu la Compagnie de chemin de fer, exiger la suppression ou la modification de tarifs différentiels ou de promesses de détaxe, qui violeraient le principe d'égalité établi au § 3 du présent article.

5. Tout changement apporté aux tarifs ou aux règlements de transport sera dûment porté à la connaissance du public; dans la règle, les changements de tarif seront publiés au moins quatorze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Compagnie juge convenable d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue pendant trois mois au moins pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

6. Toute élévation de tarifs doit être publiée trois mois au moins avant la mise en vigueur.

Si une Compagnie se propose d'introduire un nouveau système de tarif, dans lequel des diminutions et des augmentations de taxes sont combinées, le Conseil fédéral peut réduire ces délais.

Ces délais ne s'appliquent pas aux trains de plaisir, non plus qu'aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Le Conseil fédéral fera en sorte que l'observation des principes renfermés aux chiffres 1 à 3 du présent article dans l'élaboration des tarifs et dans leur application soit contrôlée avec soin.

Art. 36.

Le Conseil fédéral prendra des mesures pour qu'on introduise autant que possible sur les chemins de fer suisses des règlements

uniformes de trafic, soit de transports, qui devront être soumis à son approbation.

Pour le cas où le besoin s'en ferait sentir plus tard, le Conseil fédéral a le droit d'établir, après avoir entendu les Compagnies de chemins de fer, un règlement uniforme sur le transport, renfermant certaines dispositions essentielles sur le minimum des avantages que toute Compagnie de chemins de fer suisses devra garantir au public.

Art. 37.

Les entreprises de chemins de fer sont tenues de transporter gratuitement les employés chargés par la Confédération d'inspecter es voies ferrées et leur exploitation.

Art. 38.

La législation fédérale prescrira les dispositions nécessaires touchant :

1° les questions de droit se rapportant au transport et à l'expédition par voie ferrée et par d'autres établissements de transport concédés par la Confédération ou exploités par elle-même (bateaux à vapeur, postes, etc.) ;

2° les actions civiles en dommages-intérêts qui peuvent être intentées aux administrations de chemins de fer ensuite d'accidents survenus pendant la construction ou dans l'exploitation et ayant entraîné la mort ou des lésions graves.

En attendant, toutes réserves ou dispositions des règlements ou des lettres de voiture des Compagnies, au moyen desquelles celles-ci chercheraient à se soustraire en tout ou en partie à la responsabilité civile qui leur incombe, seront soumises à l'approbation du Conseil fédéral et cesseront d'être en vigueur dès que ce Conseil aura refusé de les ratifier.

IV.

Compétence et dispositions transitoires.

Art. 39.

L'Assemblée fédérale exerce les droits conférés à la Confédération par les art. 1, 3, 4, 10, 13, 14, § 3, et 28 de la présente

loi. Pour tous les autres points, on renvoie aux articles que cela concerne.

Toutes les contestations de droit privé entre la Confédération et une Compagnie de chemin de fer doivent être soumises au Tribunal fédéral.

Art. 40.

Les dispositions de la présente loi seront aussi appliquées par analogie aux chemins de fer qui sont ou seront établis et exploités directement par les Cantons.

Art. 41.

Les droits que les Cantons se sont réservés dans les concessions accordées jusqu'à présent restent intacts, sous réserve des dispositions de l'art. 6, en tant qu'ils n'ont pas été transmis à la Confédération par la présente loi ou qu'ils ne se trouvent pas en contradiction avec les dispositions ci-dessus.

Art. 42.

Les concessions qui auront été accordées par les Cantons lors de la promulgation de la présente loi, mais n'auront pas encore été approuvées par la Confédération, seront régies, en ce qui concerne cette approbation, par les dispositions de l'ancienne loi, si la ratification en est demandée avant le 15 janvier 1873.

Les concessions dont la ratification n'aura pas été demandée avant cette époque seront considérées comme éteintes.

Art. 43.

Les articles 1 et 2 de la présente loi entreront en vigueur aussitôt après la promulgation ; les autres dispositions entreront en vigueur le 1er avril 1873.

Art. 44.

Le Conseil fédéral est chargé de la promulgation et de l'exécution de la présente loi, qui abroge celle du 28 juillet 1852 con-

cernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 23 décembre 1872.

Le Président : D. WIRTH-SAND.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 décembre 1872.

Le Président : JULES ROGUIN.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

La loi fédérale ci-dessus sera mise à exécution.

Berne, le 31 décembre 1872.

Le Président de la Confédération :
WELTI.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

RÈGLEMENT

concernant

les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, ainsi que les plans et documents à présenter avant et après la construction des chemins de fer concédés.

(Du 20 février 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

en exécution des articles 1, 2, 7, 13, 14, 18, 26, 33, 35, chiffre 3, et 38, chiffre 2, de la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872 (XI. 1);

sur la proposition du Département de l'Intérieur,

arrête :

Art. 1er. Les pièces à fournir par les personnes ou Compagnies qui désirent obtenir de la Confédération une concession de chemin de fer, ainsi que par les concessionnaires, se divisent de la manière suivante :

I. Justifications à l'appui de la demande de concession.
II. Pièces à présenter en vue de l'exécution des travaux.
III. Etat après l'achèvement de la construction.

I. Justifications à l'appui de la demande de concession.

Art. 2. La demande de concession doit exposer clairement au nom et pour le compte de qui la concession est demandée.

Si la demande n'émane pas d'une Compagnie de chemin de fer déjà existante, la demande doit indiquer les noms des personnes composant le Comité de fondation et d'organisation de la nouvelle entreprise.

Art. 3. La description de la ligne pour laquelle la concession est demandée devra être renfermée dans un exposé général, qui indiquera les jonctions de la ligne, le point d'origine, les principaux points traversés et le point extrême, les Cantons dont la ligne emprunte le territoire, et enfin les conditions du trafic et les autres circonstances économiques motivant la demande de concession.

Art. 4. Cet exposé doit être accompagné des pièces *techniques* énumérées ci-après, pour lesquelles les mesures métriques seules sont admissibles :

1° Un *plan d'ensemble* à l'échelle de 1 : 100,000 (carte fédérale), avec indication exacte du chemin de fer projeté tracé en rouge-vermillon.

2° Un *plan de situation* à l'échelle de 1 : 25,000 au moins, sur lequel l'axe du chemin de fer, les gares et stations projetées seront indiqués, et les kilomètres marqués par un trait transversal et numérotés à partir du point d'origine du chemin de fer.

3° Un *profil en long* à l'échelle de 1 : 25,000 pour les longueurs et 1 : 1000 pour les hauteurs. Ce profil indiquera, outre la ligne du projet et celle du terrain, les longueurs kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, les paliers, rampes et pentes, et l'altitude en mètres, au-dessus de la mer, de chaque point de changement de déclivité. On inscrira également les principaux ouvrages d'art et les tunnels, avec leurs dimensions principales, les passages à travers les routes et la position des localités. En outre, le profil en long sera pourvu d'une bande indiquant les courbes, les distances d'axe en axe des stations, les noms de celles-ci, les noms des principaux cours d'eau franchis et les frontières cantonales.

4° Un *devis estimatif sommaire*, calculé par kilomètre et basé sur des entreprises analogues.

5° Un *mémoire technique* général contenant les indications suivantes : les bases du projet et du devis, les déclivités, le rayon minimum, l'écartement des rails, le système de matériel d'exploitation et le mode d'exploitation projetés. Le mémoire indiquera en outre l'époque à laquelle les projets spéciaux d'exécution seront présentés et l'époque du commencement et de l'achèvement des

travaux ; enfin, il renfermera aussi l'estimation des frais d'exploitation et indiquera le rendement kilométrique présumé.

Art. 5. Toutes les pièces à présenter seront dressées en double expédition et signées par l'auteur du projet et par les personnes qui demandent la concession.

En outre, un autre exemplaire de la demande de concession et des pièces à l'appui sera remis en même temps au Conseil fédéral, pour être transmis à chacun des Cantons dont le chemin de fer emprunte le territoire.

Art. 6. Les demandes de concession destinées à être présentées dans la prochaine session de l'Assemblée fédérale doivent être remises au Conseil fédéral au plus tard 40 jours avant l'époque à laquelle se rassemble ladite Assemblée.

Le pétitionnaire fera parvenir en temps utile à la Chancellerie fédérale, pour être distribués aux membres de l'Assemblée fédérale, le nombre voulu d'exemplaires du plan d'ensemble, à petite échelle, indiquant le tracé du chemin de fer.

II. Pièces à présenter en vue de l'exécution des travaux.

Art. 7. Les concessionnaires doivent, à l'époque fixée dans la concession, présenter les pièces spéciales énumérées ci-après :

1° Les *statuts de la Société.*

2° Les *pièces techniques suivantes :*

a. un plan de situation du chemin de fer élaboré en détail;

b. un profil en long détaillé ;

c. un certain nombre de profils en travers ;

d. des projets pour les traversées des routes, les ponts, les tunnels et autres ouvrages extraordinaires ;

e. un dessin exact de la voie de fer (Oberbau) ;

f. des projets pour l'établissement des gares et stations, y compris les bâtiments ;

g. un devis estimatif accompagné d'un mémoire détaillé à l'appui.

3° La *justification financière suffisante pour assurer la continuation de l'entreprise.*

Art. 8. Les *statuts de la Société* doivent être remis au Conseil fédéral en 12 exemplaires imprimés ; en même temps, il doit être

prouvé que les formalités requises par les lois du Canton dans lequel se trouve le siége de la Société ont été remplies.

Art. 9. Le *plan de situation* ou *plan cadastral* doit être présenté à l'échelle de 1 : 1000 et les abords immédiats de la ligne doivent être figurés sur le plan avec une largeur suffisante pour pouvoir y tracer le chemin de fer et ses accessoires, et pour les besoins de l'expropriation. Sur ce plan seront tracés, en noir, le chemin de fer avec les talus, les fossés latéraux, les murs de revêtement et de soutènement, les ouvrages d'art, etc. L'inscription des objets existants doit être faite en noir; celle des objets projetés, en rouge pour ce qui concerne les routes et les travaux en élévation à sec, et en bleu pour ce qui concerne les ponts, les canaux et, en général, tous les travaux hydrauliques. On doit indiquer l'ouverture des ponts et aqueducs, mesurée dans œuvre; l'origine et la fin des courbes, ainsi que leurs rayons, doivent être indiqués en rouge; les limites du terrain à occuper, c'est-à-dire les limites d'expropriation, en rouge-vermillon. Enfin, sur le plan, qui sera présenté en sections d'au moins 4 kilomètres, on indiquera les hectomètres et les kilomètres, comptés à partir de l'origine du chemin de fer. Les hectomètres seront inscrits en chiffres arabes, les kilomètres en chiffres romains.

Art. 10. Le *profil en long* sera dressé aux échelles de 1 : 2000 pour les longueurs et de 1 : 200 pour les hauteurs. Seront indiqués en rouge-vermillon sur ce profil: les objets projetés, les voies de communication et les stations, les cotes de la plateforme des terrassements et les hauteurs de remblai à déblai. On indiquera en bleu: les ponts, les aqueducs, le régime des eaux (niveau des hautes et basses eaux) et les fossés latéraux. Tous les objets existants seront tracés et inscrits en noir sur le profil. On indiquera en outre exactement les éléments des courbes (origine, fin, longueur, rayon et direction), les numéros hectométriques et kilométriques, les changements de déclivité et l'ouverture des ouvrages d'art. Tous les 5 et tous les 10 hectomètres seront marqués par une ordonnée d'un trait plus fort.

Art. 11. Les types des principaux *profils en travers* doivent être présentés à l'échelle de 1 : 200, avec indication précise des maçonneries à exécuter.

Art. 12. Pour les *ponts, tunnels,* etc., on doit présenter des dessins, à l'échelle de 1 : 100, qui en permettent l'appréciation complète. Les constructions extraordinaires doivent être expliquées par des dessins de détail. Pour les ouvrages et travaux qui se répètent fréquemment, il suffit de présenter des projets-types.

Art. 13. Les *dispositions générales de la voie de fer* doivent être présentées à l'échelle de 1 : 10. Pour les rails, éclisses, crampons, boulons, etc., on présentera des dessins, en grandeur d'exécution, sur lesquels les poids seront inscrits. Pour les passages à niveau on présentera des plans de situation spéciaux à l'échelle de 1 : 500.

Art. 14. Les projets pour la *disposition des gares et stations* seront dressés à l'échelle de 1 : 500. On y figurera les voies, changements et croisements de voie, avec indication des rayons. On figurera aussi les plaques tournantes, chariots roulants, grues d'eau, fosses à piquer, etc. La situation des bâtiments des gares et stations sera figurée sur le plan. On présentera aussi les plans, vues et coupes de ces bâtiments, à l'échelle de 1 : 100.

Art. 15. Le *devis estimatif* doit comprendre les rubriques principales suivantes :

1° études et frais de fondation,
2° achat de terrain,
3° travaux sous rails (Unterbau),
4° voie de fer (Oberbau), y compris l'entretien durant la première année d'exploitation,
5° bâtiments (Hochbau),
6° clôtures et signaux,
7° frais d'administration,
8° intérêts pendant la construction, s'il y a lieu,
9° matériel d'exploitation,
10° imprévu.

Le devis établi selon ces rubriques doit être accompagné d'un mémoire circonstancié à l'appui, dans lequel on décrira aussi la nature du terrain.

Art. 16. Pour les pièces techniques à présenter, dans lesquelles les mesures métriques seront exclusivement employées, des modèles peuvent être demandés au bureau fédéral des chemins de fer. Tous les plans doivent être présentés sur papier à dessin, ou collés sur ce papier, pliés au format de 22 sur 35 centimètres, dans des dossiers séparés, pourvus de titres et de numéros.

Art. 17. Toutes les pièces présentées seront signées par l'auteur du projet et par l'autorité compétente de la Société. Pour la ligne complète, les pièces seront présentées simultanément en double exemplaire. On présentera en outre, en même temps, pour être transmises à chacun des Cantons dont le territoire est occupé par le chemin de fer, les pièces en double exemplaire pour la partie concernant chaque Canton.

Art. 18. Si, dans le cours de l'exécution, soit par suite de la nature du sol, soit par d'autres motifs, des modifications des plans approuvés deviennent nécessaires, les plans et devis estimatifs des sections modifiées doivent être présentés de la manière prescrite pour les pièces primitives.

Art. 19. Dans le délai fixé par la concession, la Société doit fournir la justification financière suffisante pour assurer la continuation de l'entreprise.

Dans ce but, la Société présentera le plan financier de l'entreprise; elle fera rapport sur les mesures prises, conformément à ce plan financier, pour assurer les capitaux nécessaires à l'exécution de l'entreprise; elle prouvera le résultat de ces mesures et attestera l'état des versements déjà effectués et, en général, des moyens disponibles.

A la demande du Conseil fédéral, la Société présentera à l'examen et à la vérification des personnes déléguées dans ce but tous les livres et documents relatifs à l'état financier de l'entreprise.

III. Etat après l'achèvement de la construction.

Art. 20. Les Sociétés doivent fournir en un exemplaire :

1° un *plan cadastral* exact indiquant le dessin exact et complet du corps du chemin de fer, à l'échelle de 1 : 1000;

2° une *description* exacte de tous les ouvrages et bâtiments du chemin de fer;

3° un *inventaire du matériel d'exploitation;*

4° un *compte* des dépenses totales de l'établissement du chemin de fer et de son organisation pour l'exploitation. Ce compte sera dressé dans la forme que le Conseil fédéral prescrira pour cela.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux modifications subséquentes du corps du chemin de fer, aux nouveaux bâtiments et aux augmentations du matériel d'exploitation.

Art. 21. Chaque Société doit fournir chaque année au Conseil fédéral le *rapport annuel* de sa Direction, un résumé du *compte annuel* et un *extrait du procès-verbal* des délibérations de l'assemblée générale pour la même année.

Si l'exécution des travaux d'un chemin de fer embrasse plus d'une année, la Société se conformera, déjà pendant la construction, aux prescriptions ci-dessus.

Les rapports imprimés seront remis au Conseil fédéral en 12 exemplaires.

Art. 22. A la fin de l'année administrative, les administrations de chemins de fer doivent remettre au Conseil fédéral un compte à part du rendement net de chaque entreprise pour laquelle une concession cantonale et l'approbation fédérale ont été accordées, ou pour laquelle la Confédération a accordé sa concession en vertu de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Art. 23. Toutes les administrations de chemins de fer ont à fournir, en temps utile, sur les formulaires destinés *ad hoc*, les *matériaux statistiques* nécessaires pour l'établissement d'une statistique uniforme des chemins de fer. Ces matériaux seront remis au Département dans le ressort duquel tombent les affaires de chemins de fer.

Art. 24. Les *horaires* et tous les changements à y apporter doivent être soumis, au moins 14 jours avant leur entrée en vigueur, au Département fédéral des Postes, en 6 exemplaires au moins, accompagnés d'un mémoire faisant ressortir, en les motivant, les changements essentiels de cet horaire relativement à la période correspondante de l'année précédente.

Art. 25. Les administrations de chemins de fer doivent soumettre au Département dans le ressort duquel tombent les affaires de chemins de fer tous les *tarifs et conditions de taxe*, de nature générale et spéciale, *existants et appliqués*, en les accompagnant d'un mémoire explicatif établissant la concordance de ces tarifs et de leur application avec les conditions de la concession, ou exposant les motifs des divergences là où il en existe.

Toutes les *modifications de tarif générales ou spéciales* et toutes les *détaxes* doivent être portées à la connaissance du Département sus-indiqué, immédiatement après leur approbation par l'administration du chemin de fer et avant leur application. On y joindra un rapport motivant lesdites modifications et dispositions extraordinaires.

Art. 26. Jusqu'à la promulgation d'une loi fédérale réglant les questions de droit se rapportant au transport et à l'expédition par voie ferrée, les Sociétés doivent, sans invitation spéciale, envoyer au Département sus-indiqué *toutes les réserves et dispositions* de leurs règlements et lettres de voiture par lesquelles ces Sociétés *déclinent* tout ou partie de leur *responsabilité*.

Art. 27. Les dispositions de la présente ordonnance concernant les justifications en vue des demandes de concession entrent de suite en vigueur; toutes les autres dispositions entreront en vigueur le 1er avril 1873.

Berne, le 20 février 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté

du

Conseil fédéral concernant le traité conclu entre la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois et la Compagnie de l'Est français pour l'établissement d'un service international.

(Du 14 mai 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

après avoir examiné le traité entre la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois et la Compagnie de l'Est français, daté de Bienne le 19 mars et de Paris le 17 avril 1873;

vu l'article 35 de la loi du 23 décembre 1872, sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse;

tout en réservant expressément les droits de souveraineté que confèrent à l'Etat les concessions accordées par le Canton de Berne le 9 février et le 10 mars 1870, par le Canton de Neuchâtel le 24 mars et le 18 mai 1870, par le Canton de Bâle-Campagne les 13 et 15 avril 1872, par le Canton de Soleure le 8 décembre 1872 et par le Canton de Bâle-Ville le 31 décembre 1872, ainsi que les arrêtés fédéraux du 18 juillet 1870, du 19 juillet 1872 et du 13 janvier 1873, ratifiant ces concessions; réservant aussi les dispositions de la législation fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer suisses,

arrête :

Le Conseil fédéral n'a pas d'objection à faire à la mise à exécution dudit traité.

Berne, le 14 mai 1873.

Au nom de la Confédération suisse,
Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

CONVENTION

entre

la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est et la Compagnie des Chemins de fer du Jura bernois, pour la construction des lignes du Jura bernois et pour l'établissement d'un service international entre la France et la Suisse.

(Des 19 mars et 17 avril 1873.)

Entre la Compagnie des Chemins de l'Est français, dont le siége est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. Ch. *Berthier* et Henri *St-Claire Deville*, administrateurs-délégués, agissant l'un et l'autre en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par décision du Conseil d'administration, en date du dix-sept avril mil-huit-cent-soixante-treize,

d'une part,

et la Compagnie des Chemins de fer du Jura bernois, dont le siége est à Berne, représentée par MM. *Jolissaint* et *Marti*, délégués du Conseil d'administration de ladite Compagnie, agissant l'un et l'autre en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par décision dudit Conseil à la date du dix-neuf mars mil huit cent soixante-treize,

d'autre part,

il a été exposé ce qui suit:

Vu les traités préparatoires des 12 avril et 20 juin 1872, entre la Compagnie de l'Est et celle du Jura bernois;

vu le traité du 13 juillet 1872, entre la Compagnie du Jura bernois et celle du Central suisse;

vu le décret du Grand Conseil de Berne du 26 février 1873;

vu la déclaration de cession de l'Est au Central suisse du 22 novembre 1872;

Il a été convenu que la rédaction du traité du 20 juin 1872 serait arrêtée définitivement ainsi qu'il suit:

Article 1er.

Les lignes formant le réseau jurassien bernois sont définies ainsi qu'il suit:

a. Ligne de Bienne à Delémont, par Sonceboz, Tavannes et le Val de Moutier;
b. Embranchement de Sonceboz à la Chaux-de-Fonds par le Val de St-Imier;
c. Ligne de Porrentruy à Bâle par Delémont et Laufon;
d. Ligne de Porrentruy à Delle;
e. Ligne de la frontière française, près Faverois, se raccordant à la ligne Delle-Porrentruy-Bâle, entre Boncourt et Buix;
f. Ligne de Bienne à la Neuveville et jusqu'à la frontière de Berne;
g. Ligne de Bienne à Berne.

Art. 2.

La Société du Jura bernois s'engage:

1° à obtenir des Autorités fédérales, aux conditions de son cahier des charges, la concession d'une ligne partant de la frontière française, près Faverois, et se raccordant à la ligne de Delle-Porrentruy entre Boncourt et Buix;

2° à construire et à exploiter ladite ligne comme les autres lignes de son réseau.

Cette concession sera subordonnée à l'obtention par la Compagnie de l'Est de la concession, sur le territoire français, d'une ligne se détachant de celle de Paris à Mulhouse et se dirigeant vers la frontière suisse, près Faverois.

Les conditions de jonction des deux lignes à la frontière seront déterminées par les Gouvernements des territoires respectifs.

Art. 3.

Pour développer le trafic international, les Compagnies contractantes se donneront mutuellement les plus grandes facilités pour tout ce qui concerne le trafic commun, l'échange du matériel et la transmission des wagons complets jusqu'à destination, sans transbordement.

A cet effet, la Compagnie de l'Est aura le droit d'établir des agences commerciales dans les gares de jonction du réseau jurassien ci-dessus défini avec d'autres réseaux, telles que Bâle, Berne, Bienne, la Neuveville et toutes autres gares du réseau jurassien où arrivera dans l'avenir une autre Compagnie.

Dans les gares communes n'appartenant pas à la Société du Jura, ces agences agiront, si cela est nécessaire, comme annexes des agences de la Société du Jura.

Les chefs de toutes ces agences s'occuperont uniquement du trafic international; ils entreront à cet effet en relations directes avec le commerce et les Compagnies des Chemins de fer.

Les chefs de ces agences n'auront à exercer aucune autorité sur les agents du service actif des gares. Ils remettront aux Chefs de gare les indications nécessaires au chargement des wagons, selon la nature et la destination des marchandises; ils effectueront entre les mains des Chefs de gare la remise des marchandises à livrer à domicile ou à réexpédier; ils auront qualité pour prendre ou donner des réserves en cas d'avaries, etc.

La Compagnie du Jura veillera à ce que ces agents apportent dans toutes les parties du service exécutées pour le compte de la Compagnie de l'Est les mêmes soins que pour ce qui concerne son propre service.

Chaque Compagnie aura le droit de réclamer le blâme ou le renvoi des agents locaux de l'autre Compagnie qui auraient gravement manqué aux devoirs qui leur incombent d'après le présent traité.

La manutention des marchandises, au départ et à l'arrivée sur le réseau jurassien, sera faite par les soins et aux frais de la Société du Jura.

Les agences de l'Est, pour toutes les questions de détail, fonctionneront comme celle que la Compagnie de l'Est entretenait à Bâle, en vertu du traité du six mars et quatre mai mil huit cent soixante, avec la Compagnie du Central suisse.

La Compagnie du Jura fournira gratuitement les bureaux nécessaires à ces agences; elle s'engage à donner aux halles à marchandises et aux quais l'extension correspondant aux besoins du trafic.

La Compagnie du Jura aura le droit d'établir dans la gare de Belfort une agence commerciale dont le mode de fonctionnement sera le même que celui des agences que l'Est aura sur le réseau du Jura, conformément aux clauses ci-dessus.

Art. 4.

Les conséquences des pertes, erreurs, soustractions, avaries qui seront constatées, seront réparties entre les Compagnies de l'Est et du Jura, au prorata des distances kilométriques parcourues sur chaque réseau par l'objet litigieux, pour autant que l'on ne pourrait établir que le dommage ne peut être attribué à l'une ou l'autre des Compagnies contractantes. Dans ce dernier cas, le dommage serait à la charge de celle des deux Compagnies qui l'aurait occasionné.

Art. 5.

La Société du Jura bernois s'oblige à recevoir et à remorquer sur son réseau les wagons de marchandises et d'animaux en provenance ou à destination du réseau de l'Est et dès au delà, depuis la frontière française jusqu'aux gares de Bâle, Bienne, la Neuveville, Berne et jusqu'à toutes autres gares du réseau jurassien où arrivera une autre Compagnie dans l'avenir, et inversement des mêmes gares à la frontière française.

La Compagnie du Jura ne sera tenue à rendre à destination les wagons à petite vitesse du trafic international que dans un délai de vingt-quatre heures (24 h.) après la remise qui lui en aura été faite, sans que la Compagnie de l'Est ait à intervenir dans le mode d'enlèvement des wagons.

Pour les wagons entrant en Suisse, ces 24 heures ne compteront qu'à partir du moment où les formalités des péages fédéraux auront été accomplies par les soins de l'agence commerciale que la Compagnie de l'Est aura le droit d'établir à la gare douanière.

Pour les marchandises à grande vitesse, elles devront partir par le premier train de voyageurs qui suivra la remise desdites marchandises.

Le trafic de toutes les marchandises, y compris les animaux, de Bâle, Berne, Bienne, la Neuveville, et de toute autre gare de jonction, à destination du réseau de l'Est et inversement de la frontière française aux mêmes gares, est acquis à l'Est, ainsi que les marchandises et les animaux en provenance ou à destination dès au delà.

La Compagnie de l'Est aura le droit de fixer les tarifs de ce trafic international dans les limites des concessions suisses et elle percevra toutes les taxes à son profit.

Pour ce trafic international, la Compagnie de l'Est fournira gratuitement les wagons.

Quant aux conditions d'emploi de ces wagons et du matériel en général, elles seront fixées par les Conventions relatives à leur échange.

La Compagnie de l'Est paiera pour droit de parcours et pour la traction de ses wagons sur le réseau du Jura bernois un prix fixe par essieu chargé.

Deux essieux de wagons vides compteront pour un essieu de wagon chargé.

Ce prix sera révisé tous les deux ans. Cette révision sera faite sur la base du partage entre les deux Compagnies du produit net du trafic international, dans la proportion de deux tiers pour la Compagnie du Jura et de un tiers pour la Compagnie de l'Est.

A cet effet, la Compagnie de l'Est établira pour chaque période de deux années un compte spécial des produits bruts de son trafic international sur le réseau jurassien.

Pour obtenir ce produit brut, on commencera par prélever sur chaque taxe une somme de quarante centimes (fr. 0. 40) par tonne, au profit de chaque Compagnie, pour tous les frais accessoires; ce qui restera de la taxe sera partagé proportionnellement au parcours sur chaque réseau, et la part afférente au réseau jurassien représentera la recette brute du trafic international qui servira à établir le produit moyen kilométrique par essieu.

La Compagnie du Jura établira par essieu, pour la même période de temps, les dépenses de traction, d'intérêt et d'amortissement des locomotives et d'entretien de la voie pour tout son trafic, et cette moyenne sera appliquée aux essieux du trafic international.

La différence entre le produit brut et la dépense ainsi calculés par essieu, servira à établir à nouveau le produit net à partager entre les deux Compagnies et la redevance kilométrique qui en est la conséquence.

Pour les deux premières années d'exploitation, la redevance par essieu chargé est fixée provisoirement à un minimum de six centimes (fr. 0. 06) par kilomètre.

Les résultats d'exploitation de la deuxième année de cette première période serviront d'après les bases ci-dessus à déterminer le prix de la redevance de la deuxième période de deux ans. Ce prix sera aussi appliqué définitivement aux deux premières années, sans pouvoir descendre, pour cette première période seulement, au-dessous de six centimes (fr. 0. 06) par kilomètre.

Art. 6.

Lorsque la ligne de raccordement avec le réseau de l'Est, prévue à l'article deux, jusqu'à la jonction avec la ligne de Paris à Mulhouse, sera ouverte à l'exploitation, la Compagnie du Jura bernois fera la traction des trains de voyageurs et de marchandises du service international jusque dans la gare de jonction qui sera la gare d'échange du matériel.

Le prix de traction sur le territoire français est fixé provisoirement pour les deux premières années à quatre-vingt-cinq centimes (fr. 0. 85) par kilomètre. Ce prix provisoire de fr. 0. 85 sera révisé au bout de la deuxième année de sa mise en usage et ensuite tous les deux ans, d'après les résultats de chaque période, de manière à indemniser la Compagnie du Jura de ses frais de traction, des intérêts et de l'amortissement des machines.

Le prix qui sera ainsi fixé au bout de la deuxième année de traction sera appliqué définitivement aux parcours faits pendant cette première période, ainsi qu'aux parcours à faire pendant la deuxième période.

Art. 7.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est s'engage à s'intéresser dans la Compagnie du Jura par une prise d'actions s'élevant à quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000 fr.), dont l'apport est constitué:

1° Par la cession des droits qui font l'objet des actes visés au préambule du présent traité, pour une somme de fr. 2,500,000 à valoir sur le montant des premiers appels de fonds de la somme de fr. 4,500,000;

2° Par le paiement d'une somme de deux millions de francs (fr. 2,000,000).

Il sera remis en conséquence à la Compagnie de l'Est:

1° Huit mille actions de cinq cent francs du Jura bernois, libérées, jusqu'à concurrence d'une somme de deux millions cinq cent mille francs (fr. 2,500,000).

Les quinze cent mille francs (fr. 1,500,000) restant dus pour libérer complètement ces huit mille actions ne seront exigibles qu'après versement des six cent vingt-cinq millièmes (0,625) de toutes les actions des communes du Jura.

La Compagnie de l'Est se libérera alors au fur et à mesure des appels qui seront faits sur ces actions.

2° Mille actions (1000) de cinq cents francs (500) du Jura, libérées au fur et à mesure des versements de l'Est, versements qui seront effectués proportionnellement à l'avancement des travaux de la ligne de raccordement de la frontière française à la ligne Porrentruy-Delle.

La Compagnie de l'Est aura droit dans la nouvelle Société à une représentation en proportion du capital-actions qu'elle apporte, au capital-actions total de la Société.

Elle aura droit à nommer directement deux représentants dans le Conseil d'administration.

Art. 8.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Est s'engage à accorder gratuitement à la Compagnie du Jura l'entrée dans la gare de jonction avec son réseau.

Les installations nécessaires à la traction de la Société du Jura, dans la gare de jonction, seront à la charge de la Compagnie du Jura, qui paiera les intérêts à cinq-soixante-quinze pour cent (5,75 $^0/_0$) par an du capital dépensé à cet effet par la Compagnie de l'Est.

La Compagnie de l'Est n'aura aucune redevance foncière ou d'exploitation à payer dans les gares du réseau jurassien et dans celles de jonction avec d'autres Compagnies.

Art. 9.

La Société du Jura bernois s'oblige à modifier ses statuts actuels d'après les bases de la présente Convention, qui sera annexée à ses statuts pour en faire partie intégrante pendant toute la durée du présent traité.

Art. 10.

Durée de la Convention.

La durée de la présente Convention est fixée à trente années à partir du jour de sa mise en vigueur et de la mise en exploitation de tout le réseau jurassien.

A l'expiration de la trentième année, la présente Convention sera prorogée de droit de quinze années et ainsi de suite de quinze

en quinze ans, si elle n'a pas été dénoncée par l'une des deux parties un an avant l'expiration de la période d'exécution du traité.

Art. 11.

Toutes les difficultés qui pourraient surgir au sujet de l'interprétation et de l'application du présent traité seront vidées définitivement par voie d'arbitrage.

A cet effet, chacune des parties nommera deux arbitres; ceux-ci choisiront un surarbitre.

S'ils ne pouvaient s'entendre sur ce choix, le président du Tribunal fédéral nommera le sur-arbitre.

Pour l'exécution du présent traité, les deux Compagnies font élection de domicile au greffe du tribunal civil du district de Berne.

Art. 12.

Le présent traité ne sera valable qu'après son approbation:

1° Par les assemblées générales des actionnaires des Chemins de fer de l'Est et du Jura bernois.

2° Par l'autorité fédérale.

Fait en double expédition à Bienne le dix-neuf mars, et à Paris le dix-sept avril mil huit cent soixante-treize.

(Sig.) **P. Jolissaint.**
(Sig.) **Marti.**

Approuvé:
(Sig.) **Ch. Berthier.**
Approuvé:
(Sig.) **Deville.**

MESSAGE

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la forme et le contenu des concessions de chemins de fer à accorder.

(Du 10 juillet 1873.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Dans le courant de votre session d'été, vous aurez à délibérer sur une certaine quantité de demandes de concessions de chemins de fer. La plupart d'entre elles reposent, tant au point de vue de la forme qu'à celui du fond, sur les mêmes bases, c'est-à-dire sur un certain nombre de principes découlant en partie de la loi et en partie de l'ancienne jurisprudence en matière de chemins de fer. Le but du présent message est d'exposer plus en détail le terrain sur lequel nous nous sommes placés pour l'élaboration du modèle de concession que nous vous présentons, et de le soumettre à votre appréciation. Nous ne le faisons point dans l'idée de provoquer, de la part de l'Assemblée fédérale, une délibération et une décision sur le modèle de concession pris en lui-même, mais bien dans la supposition que la première des concessions que vous serez appelés à accorder fournira l'occasion la plus naturelle pour vous de porter votre jugement sur ce point, et qu'en même temps il serait à dé-

sirer que vous prissiez connaissance des motifs qui nous ont engagés à vous présenter les propositions dont il s'agit.

La teneur tout entière de la loi sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872, démontre que les autorités fédérales n'ont aucunement eu l'intention de contrarier les intérêts financiers des entreprises de chemins de fer; c'est là un principe qui a été affirmé de plusieurs façons, tant de bouche que par écrit. On y a joint la déclaration que l'extension et l'achèvement du réseau des chemins de fer suisses est dans l'intérêt bien entendu de la nation et que, par conséquent, la formation de nouvelles Compagnies devait être favorisée par la Confédération, en tenant compte des modifications qui sont survenues dans les circonstances, au même degré que cela a eu lieu dans les 20 dernières années de la part des Cantons. C'est pour procurer autant que possible une issue à ce courant d'idées que l'on a admis dans la nouvelle loi sur les chemins de fer une quantité de dispoitions renfermées dans les anciennes concessions cantonales. Au moment où le Conseil fédéral se disposait à élaborer le projet d'une concession de même contenu pour toutes les nouvelles entreprises, en ce qui concerne les principes, la base de ce projet était déjà fournie par la volonté des Conseils législatifs que les nouvelles concessions de chemins de fer ne fussent pas, en général, traitées d'une manière plus défavorable que les concessionnaires des entreprises concédées avant le 1er janvier 1873. On a été, il est vrai, bien près de se demander si la durée de la concession n'était pas fixée à un trop long terme (99 ans) ou si du moins au bout de ce délai le chemin de fer ne devait pas devenir gratuitement la propriété de la Confédération. La législation de plusieurs Etats aurait permis de résoudre affirmativement cette question. Ajoutons à cela qu'une autre question venait se joindre à la précédente, celle de savoir si l'on ne devait pas, à l'exemple d'autres pays, faciliter essentiellement les conditions de rachat, qui ont été jusqu'à présent, du consentement de la Confédération elle-même, dures et difficiles pour elle. Un troisième point digne d'être examiné sérieusement était sans contredit de savoir si, afin de rendre impossibles des conflits tels que ceux que nous avons vus surgir, il n'aurait pas été à propos de déterminer dans la concession elle-même que le contenu n'en serait pas considéré invariablement comme valable pour toute la durée de la concession. Nous avons renoncé à entrer en matière sur tous ces points et nous nous en sommes tenus au principe d'après lequel toutes les Sociétés suisses de chemins de fer devaient, autant que possible, être mises sur le même pied, qu'elles datassent de l'époque du régime cantonal ou de la période de la suprématie fédérale en matière de chemins de fer, datant du 1er janvier 1873.

En ce qui concerne la forme de la concession normale, nous avons cru devoir nous efforcer d'atteindre la plus grande simplicité et la plus grande brièveté possibles. Aussi avons-nous laissé de côté toutes les circonstances qui sont réglées par la loi, et cela d'autant plus volontiers que, comme nous l'avons déjà dit, plusieurs des stipulations des précédentes concessions font maintenant partie intégrante de la loi. Nous n'avons pas non plus admis des dispositions qui seront l'objet des lois spéciales ordonnées par les art. 11 et 38 et du règlement de transport prévu à l'art. 36. Quant à ce dernier, nous avons dû, il est vrai, donner place à quelques dispositions transitoires, attendu que le règlement de transport uniforme n'est prescrit par la loi que d'une manière facultative. D'autres points, que plusieurs Gouvernements cantonaux auraient vu avec plaisir introduire dans les concessions, n'ont pu y trouver place, puisque c'est la Confédération qui accorde les concessions. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne le traitement exceptionnel des entreprises de chemins de fer en matière d'impôts et la représentation des Gouvernements cantonaux dans le Conseil d'administration. C'est encore par le même motif que nous avons dû faire abstraction de l'obligation pour les Compagnies de veiller à la perception des droits de consommation sur les boissons. Il rentre incontestablement dans la compétence des Cantons de traiter tous ces points par voie de législation ou de convention. Sans nous départir du principe de l'égalité des droits, nous avons estimé avoir la faculté, en nous basant sur les expériences faites, d'introduire dans le modèle de concession quelques dispositions nouvelles destinées à favoriser le commerce et incapables de nuire à la réussite des entreprises. Nous y étions d'autant plus engagés que nous espérons voir les Compagnies dont les lignes sont déjà exploitées introduire chez elles ces améliorations avant même que les lignes concédées sous le nouveau régime soient livrées à l'exploitation. Cet espoir nous donne le droit de repousser le reproche d'avoir créé, par les dispositions qui vous sont proposées, des complications qui en rendraient pour le public les bons côtés en grande partie illusoires et qui en revanche entraîneraient pour les Compagnies des difficultés considérables d'administration. Un des motifs qui nous ont déterminés à calquer, sur les points essentiels, notre concession normale sur le modèle des concessions antérieures a été d'empêcher des inconvénients de ce genre de se faire jour et de ne pas compliquer inutilement les relations réciproques des anciennes Compagnies avec les nouvelles. C'est dans cette idée que nous avons rédigé le projet suivant d'un *modèle de concession pour les chemins de fer suisses :*

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu etc.,

arrête :

Une concession est accordée à . . . . pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de . . . . à . . . . aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées en tout temps.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans à dater du . . . .

Art. 3. Le siége de la Société est à . . . .

Sous réserve des restrictions renfermées dans la présente concession, la Compagnie du chemin de fer est soumise aux lois générales et aux ordonnances de la Confédération, ainsi qu'à celles du Canton de . . .

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de . . mois à dater de l'acte de concession, on devra présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers mentionnés au titre 2 (art. 7 à 19) du règlement concernant les justifications pour les demandes de concessions de chemins de fer, du 20 février 1873, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le . . . . . .

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au . . . . . .

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans de construction, à exiger qu'il y soit introduit des modifications pour sauvegarder la sécurité publique et les intérêts du pays. La Compagnie devra obtempérer aux demandes et aux prescriptions qui lui seront transmises dans ce but, sans qu'elle puisse prétendre à une indemnité.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à . . . . voie. (Toutefois la Compagnie est autorisée à l'établir à voie simple pour le commencement.) Il devra être établi à chaque station des voies d'évitement dont la longueur et le nombre soient suffisants pour les besoins du trafic.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que

fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, soient rappelés à l'ordre, punis ou en cas de nécessité destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins . . . fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins . . kilomètres par heure, y compris l'arrêt aux stations intermédiaires. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Il reste réservé au Conseil fédéral, dans le cas de nécessité, d'obliger la Compagnie à établir des trains spéciaux à vitesse accélérée.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira diverses classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui ont pris des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 20 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Une entente spéciale réglera les dispositions de détail concernant le transport des indigents et des individus en état d'arrestation.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 c.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 c.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 40 % au moins.

Art. 18. Il sera établi pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 0,8 c. et la plus basse plus de 0,5 c. par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le charbon, le bois, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., devront être taxées aussi bas que possible.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être élevée de 40% et celle des marchandises de 100% de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans le cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier, les envois jusqu'à 25 kilogrammes pour 25 kilogrammes pleins. L'excédant de poids est calculé pour la grande vitesse et les bagages par unités de 5 kilogrammes, et pour la petite vitesse, de 25 à 50 kilos, par unités de 25 kilos, et au delà de 50 kilos par unités de 5 kilos, toute fraction de 5 kilos étant comptée pour 5 kilos. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 fr. seront comptées pour une somme de 500 fr. entiers.

Les taxes seront toujours arrondies par 5 centimes, de sorte que les fractions de 1 à 5 centimes seront comptées pour 5 centimes entiers.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la

Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé en vertu d'une convention amiable à intervenir entre le Conseil fédéral et la Compagnie.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital de construction, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales au tarif des marchandises, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, au Conseil fédéral.

Art. 26. Le Conseil fédéral est autorisé à exiger que la Compagnie donne une publicité suffisante aux projets d'horaires dès qu'ils sont élaborés, et à toute modification qui y serait apportée par la suite.

Art. 27. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler les horaires, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur fournir sans indemnité un local convenable pour rédiger et conserver leurs rapports.

Art. 28. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. La notion de rachat implique que le chemin de fer, avec tout son actif, y compris les fonds de renouvellement, de réserve, de pensions et de secours, et tout son passif, devient la propriété de la Confédération ou du Canton d . . . . A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton d . . . .

dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1[er] mai 1933, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1[er] mai 1933 au 1[er] mai 1948, à 22 $^1/_2$ fois, et du 1[er] mai 1948 au 1[er] mai 1957, à 20 fois la valeur de ce produit. Dans le cas où le rachat aurait lieu entre le 1[er] mai 1957 et l'expiration de la concession, on paiera 16 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais primitifs d'établissement tels qu'ils résulteront des comptes. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'administration (exploitation) sur les dépenses de l'administration; dans ces dernières sont compris tous les intérêts de la dette et toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 29. Dans le cas où le Canton d . . . . aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 28, et le Canton d . . . . est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 30. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Dans l'intervalle, il s'était présenté un nombre considérable de pétitionnaires demandant des concessions, et nous avons entamé, avec tous ceux qui nous ont fait parvenir leurs documents dans le délai fixé par l'art. 6 de notre ordonnance du 20 février dernier, des négociations auxquelles nous avons en même temps invité à se faire représenter les Gouvernements des Cantons dont on empruntait le territoire. Le délégué du Conseil fédéral a jugé à propos, dans ces conférences, de faire prendre note au procès-verbal de tous les vœux exprimés tendant à des modifications ou à des améliorations dans le texte de la concession normale, avec les motifs à l'appui, et de nous les exposer. C'est sur ces matériaux que nous avons procédé à un second examen du projet, dont nous chercherons ci-dessous à vous donner une idée, afin de motiver par là nos propositions définitives.

Plusieurs pétitionnaires désirent que l'art. 1er soit précédé, comme introduction, du 2e alinéa de l'art. 3. Ils craignent que sa rédaction primitive ne puisse plus tard être interprétée dans le sens que les lois et règlements futurs puissent modifier à leur gré les dispositions de la concession. En mettant cette phrase en tête de la concession, nous n'avons eu d'autre but que de déclarer en général que la législation fédérale est au-dessus de la concession, question qui a été résolue en principe par les Conseils de la Confédération. En revanche, le second alinéa de l'art. 3 pose en principe que l'entreprise ne peut prétendre à aucun droit exceptionnel sur les stipulations de la concession, mais qu'elle est à tous les points de vue régie par la loi commune, tant par celle de la Confédération que par celle des Cantons dont la ligne emprunte le territoire. Dans les discussions qui ont eu lieu au sujet de la loi sur les chemins de fer, vous avez sauvegardé de la manière la plus loyale celles des prétentions des Compagnies qui étaient justifiées, et par là on peut considérer comme étant dépourvues de fondement les appréhensions qui ont été soulevées récemment, et nous ne trouvons par conséquent aucun motif suffisant pour accéder à cet amendement.

Nous désirions faire compter, dans la règle, la durée de la concession du premier du mois suivant immédiatement celui dans lequel la concession a été accordée par l'Assemblée fédérale. Jusqu'à présent, on avait l'habitude de faire dater la concession du jour de l'ouverture de l'exploitation. Or, la concession est accordée aussi bien pour la construction que pour l'exploitation. Il n'a pas été soulevé d'objection contre cette disposition, pas plus que contre l'art. 3. En regard de la lettre de l'art. 8 de la loi, nous n'avons pas cru devoir adhérer à une demande tendant à fixer dans la con-

cession elle-même, outre le siége de la Compagnie, le domicile de droit dans les autres Cantons intéressés, attendu que la législation cantonale sera probante en ce qui concerne le domicile.

A l'art. 4, nous avons traité les points, mentionnés ci-dessus, concernant les impositions et la représentation cantonale dans l'administration du chemin de fer. La stipulation admise dans la plupart des anciennes concessions et portant que la majorité des employés du chemin de fer fonctionnant dans un Canton devaient être ressortissants de ce Canton n'a été proposée qu'une seule fois, mais elle nous paraît contradictoire avec le caractère intercantonal des nouvelles concessions, abstraction faite des autres motifs qui la font considérer comme n'étant plus conforme aux idées modernes sur l'établissement. La loyauté des employés est plus avantageuse à l'exploitation que leur origine.

L'art. 7 du projet primitif avait essentiellement pour but d'arriver aux résultats suivants :

a. Partout où il sera constaté, pendant la construction, que les bases de la ligne n'offrent pas toute la garantie nécessaire à la sécurité de l'exploitation, le tracé doit être abandonné, dans la mesure de la nécessité, sur l'ordre de la Confédération. Les personnes qui ont demandé des concessions ont été d'accord qu'il ne pouvait être question d'indemnité lorsque, après l'approbation des plans, la sécurité publique exigerait des modifications au tracé.

b. Lorsqu'une ligne qui est concédée postérieurement à une autre doit croiser cette dernière à niveau, on devra chercher à l'éviter dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation, et il y aura lieu d'exiger que la dernière venue adapte son tracé à celui de la ligne déjà concédée antérieurement ou qu'elle la croise en dessus ou en dessous. Si l'on veut atteindre le but désiré, on devra, cas échéant, pouvoir introduire des modifications au plan, même après que ce dernier aura été adopté. Dans des cas de ce genre, la plupart des pétitionnaires sont d'avis qu'il doit être accordé une indemnité. Bien que l'article, dans sa rédaction primitive, ne soit pas le seul de ce genre dans la législation des chemins de fer, nous ne voulons cependant pas méconnaître l'importance des raisons qui militent en faveur de l'obligation d'accorder une indemnité à la Compagnie que l'on obligera, après l'approbation des plans, à apporter à ces derniers des modifications entraînant pour elle des dépenses effectives ; nous concédons qu'une application rigoureuse de l'article, avec sa rédaction primitive, pourrait donner lieu à des inconvénients. En conséquence, nous supprimons les mots :

« sans qu'elle puisse prétendre à une indemnité », ce qui permettra de tenir compte d'une manière équitable, dans chaque cas particulier, des circonstances spéciales qui lui sont propres. On peut attendre de l'impartialité et du tact des autorités fédérales qu'elles ne se feront jamais une arme malveillante du texte de l'art. 7.

A l'art. 8, on a fait observer qu'il faudrait obliger les Compagnies à établir et à entretenir à leurs propres frais les routes d'accès aux stations, et à assurer les communications pendant la période de construction. L'art. 14 de la loi accorde au Conseil fédéral le droit, après avoir entendu les Gouvernements et les autorités locales et en prenant en considération leurs intérêts, de décider aussi en dernier ressort, lors de l'approbation des plans, sur la « situation des gares et des routes qui y aboutissent, etc. » D'autre part, l'art. 16 oblige la Compagnie à prendre, pendant la période de construction, toutes les mesures pour que le passage ne soit pas interrompu sur les routes existantes et autres voies de communication. Nous estimons que ces dispositions légales suffisent, et que la concession ne doit rien contenir qui puisse être envisagé comme les accentuant ou les aggravant.

Un pétitionnaire demandait la radiation de l'art. 11, en donnant pour motif que son application pourrait facilement donner lieu à des conflits désagréables entre les fonctionnaires de l'administration fédérale des chemins de fer et les employés des administrations de chemins de fer. On a demandé, éventuellement, que cet article se bornât à mentionner les contraventions commises par les employés du chemin de fer contre la législation fédérale ou ses organes. Nous avons fait observer que l'article incriminé se rencontre dans un grand nombre des anciennes concessions, en faveur des Gouvernements cantonaux, sans qu'il ait donné lieu à des conflits. On peut aisément se figurer le cas où, dans certaines conjonctures, une Direction récalcitrante ne voudrait pas s'exposer au feu de la première attaque et mettrait en avant un fonctionnaire, qui saurait bien qu'il a ses derrières couverts. Dans ce cas, l'autorité fédérale serait absolument impuissante, si la concession ne lui fournissait pas les moyens de procurer obéissance aux prescriptions de la loi et aux ordres qu'elle donne en vertu de cette loi. La tentative d'établir une ligne de démarcation entre les contraventions aux lois fédérales et les contraventions aux ordonnances de la Compagnie deviendrait, sur plus d'un point, une source de conflits. Personne ne peut se refuser à le reconnaître, surtout si l'on se rappelle que la loi prescrit que la Confédération doit veiller en tout à la sécurité du trafic par les chemins de fer et qu'elle doit s'efforcer d'introduire en matière de voies ferrées l'uniformité, tant au point de vue technique qu'à celui de l'exploitation.

Nous avons modifié quelque peu la forme donnée au second alinéa de l'art. 12, afin de faire droit à plusieurs demandes qui ont été adressées. Par contre, nous ne pouvons adhérer à l'intercalation, réclamée au 3e alinéa, d'une stipulation tendant à obliger la Confédération à ne procéder qu'en conformité de l'art. 33 de la loi fédérale sur les chemins de fer, attendu que cette prescription s'entend d'elle-même. A l'occasion du 2d alinéa, nous faisons observer expressément que le Conseil fédéral n'aura pas à considérer comme trains de voyageurs uniquement ceux qui sont désignés comme tels dans les horaires de la Compagnie, mais qu'il se réserve la définition de cette expression.

Aucune opposition n'a été faite au chiffre des taxes pour les voyageurs, tel qu'il se trouve à l'art. 15, mais seulement à la diminution de 20 % pour le transport des voyageurs par les trains de marchandises. En principe, cette réduction a déjà trouvé place dans les plus anciennes concessions, mais elle ne paraît pas avoir pénétré absolument dans la pratique. Les chemins de fer étrangers font payer, pour les trains de grande vitesse et pour les trains accélérés, 20 % de plus que pour les trains ordinaires, tandis que les chemins de fer suisses perçoivent pour tous les trains de voyageurs le maximum fixé par la concession. Une réduction de 20 % pour le transport par les trains qui imposent aux voyageurs une perte de temps notable est par conséquent parfaitement justifiée, et l'introduction générale de cette mesure serait désirable aussi pour les chemins de fer en voie d'exploitation.

Nous avons pu adhérer, surtout eu égard à la plus grande commodité qui en résultera pour les voyageurs, à la réduction de 20 à 10 kilos du bagage exempt de taxes, mais nullement à la suppression des billets d'aller et retour valables pour deux jours. Un grand nombre de chemins de fer étrangers ont donné à cet égard un bon exemple, et cela pas seulement pour de longs parcours. Les Compagnies de chemins de fer suisses délivrent déjà des billets d'aller et retour valables pour le dimanche et le lundi, et elles étudient en ce moment l'extension à donner à cette innovation. On peut donc espérer qu'elle aura été introduite dans tout le pays, au bénéfice de la population, au moment où les lignes concédées à nouveau seront livrées à l'exploitation.

On a demandé avec beaucoup d'instance qu'il fût fixé un minimum de taxe pour le transport des voyageurs par le chemin de fer, ainsi que cela a lieu pour le transport des voyageurs par les diligences et pour celui des marchandises. On a fait valoir, en particulier, que d'après leur construction et leur nature les chemins de fer locaux sont obligés d'établir un grand nombre de stations,

qui souvent ne sont pas éloignées l'une de l'autre de plus de deux kilomètres, et qu'une taxe de 10 centimes pour un trajet de deux kilomètres, telle qu'elle est fixée à l'art. 15 pour les voyageurs de 3e classe, serait évidemment trop faible. Les taxes actuelles ne renfermant pas de chiffre minimum pour le transport des personnes, nous n'avons pu nous résoudre à créer dans le modèle de concession une espèce de privilége en ce sens. Si l'on allègue que ce minimum de taxe se justifie aussi bien pour le transport des personnes que pour l'expédition des marchandises, nous rappellerons simplement, pour démontrer le peu de solidité de cet argument, les diverses manipulations auxquelles est soumise l'expédition des marchandises et qui ne se rencontrent pas pour le transport des voyageurs.

Les représentants des chemins de fer à voie étroite et des contrées qui y sont intéressées ne doutent cependant pas que l'Assemblée fédérale, lorsqu'elle accordera des concessions pour des chemins de fer à voie étroite, ne prenne volontiers en considération les circonstances exceptionnelles de ces entreprises, attendu qu'ils y ont droit d'après la phrase finale de l'art. 29 de la loi sur les chemins de fer. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'introduire dans la concession l'obligation absolue pour les Compagnies de délivrer des billets d'abonnement non seulement personnels, mais encore au porteur, attendu que d'une part des billets de ce genre existent déjà pour les lignes en exploitation et que de l'autre une disposition de ce genre nous paraît être mieux à sa place dans le règlement que le Conseil fédéral a le droit d'établir à teneur de l'art. 36 de la loi sur les chemins de fer, et qui doit fixer les conditions que toute administration de chemin de fer suisse doit garantir comme minimum au public.

Quant au transport des indigents (art. 16), les concessions antérieures ne renfermaient aucune disposition, mais nous avons eu l'occasion de traiter cet objet avec les Compagnies de chemins de fer suisses. En général, on est arrivé dans la pratique à transporter à demi-taxe les indigents qui justifiaient de leur qualité, mais il paraît désirable que cette question soit dès à présent résolue d'une manière positive. Quelques personnes demandaient la radiation de cet article, en alléguant qu'il pourrait donner lieu à des abus. Sur une autre demande qui nous a été présentée, nous avons donné à la seconde phrase une rédaction un peu modifiée, qui pourra servir, au point de vue matériel, à empêcher une exploitation frauduleuse.

On a fait observer, à l'occasion de l'art. 17, que la réduction de 40 % pour le transport de troupeaux remplissant un wagon

entier était exagérée. Il est vrai que l'on rencontre, dans les tarifs actuellement appliqués au transport des bestiaux, des réductions de taxes de 40 % et plus pour les chargements par wagons, mais cela n'a lieu que pour de longs parcours. Il est vrai, en outre, que les conditions du transport du bétail peuvent être de nature très-diverse et que les Compagnies ont été astreintes récemment par la Confédération à beaucoup d'obligations sous ce rapport. Nous pouvons donc nous ranger à une modification de cet article, dans ce sens que nous adopterons une réduction de 20 % au moins (au lieu de 40 %) pour les chargements par wagons entiers, mais que nous subordonnons la fixation de ce chiffre à la stipulation actuelle d'après laquelle les taxes devront être réduites « d'une façon équitable ».

La discussion de l'art. 18 a fait surgir un grand nombre d'opinions divergentes. En ce qui concerne spécialement les taxes sur les marchandises, les anciennes concessions se partagent en deux grandes catégories. La première se compose des concessions qui sont entre les mains de la Compagnie du Nord-Est, la seconde de celles qui ont été accordées au Central, et avec lesquelles celles de la Suisse romande ont passablement d'analogie. Les concessions du Nord-Est ne connaissent pas les classes de marchandises; elles stipulent simplement que la plus haute taxe qui puisse être perçue par lieue pour le transport d'un quintal au moyen des trains ordinaires de marchandises est de 5 centimes, soit en chiffres ronds 1 centime par kilomètre. Les concessions du Central concordent avec le 1er alinéa de l'art. 18 du modèle de concession. Bien qu'actuellement la modification des tarifs pour les marchandises soit sérieusement en question dans le sens de la suppression de la classification actuelle d'après la valeur, personne ne sait cependant avec certitude quel sera le sort de ce mouvement, s'il aboutira et à quelle époque cela aura lieu. Les chemins de fer suisses sont encore complètement sous l'empire du système des classes; ils séparent, pour le trafic interne, les marchandises en deux classes pour les colis séparés et en cinq classes pour les chargements par wagons complets; les tarifs qui y ont trait ont été l'objet de longues délibérations et de travaux pénibles et ne sont entrés en vigueur que le 1er juillet 1872. Nous croyons, par conséquent, avoir touché juste en adhérant à la pratique actuelle sur la base de celles des concessions existantes qui prélèvent les taxes les plus basses et ont cependant un rendement net satisfaisant; nous croyons notamment avoir évité les complications entre les nouvelles et les anciennes voies ferrées, complications que l'on redoutait tant, et avec raison. Dans le cas où le système de tarif en vigueur serait prochainement abandonné, l'art. 25 de la concession normale indique comment on devra pro-

céder. Nous ne faisons aucune opposition à la transposition du 2e et du 3e alinéa, non plus qu'à l'intercalation des mots « par chargement de wagons entiers » dans l'ancien 2e alinéa. L'obligation de favoriser le chargement d'*un* wagon a été affirmée d'une façon si positive par le rapport de la Commission du Conseil des Etats lors de la discussion de la loi sur les chemins de fer, qu'il n'est pas nécessaire de motiver ici plus en détail l'introduction de cette disposition dans la concession. Nous avons apporté aux alinéas 5 et 6 des modifications destinées à mieux préciser la teneur de l'article (la modification à l'alinéa 5 ne porte pas sur le texte français).

La Société pour la construction de chemins de fer locaux ayant chaudement recommandé l'adoption d'un article 18 bis, d'après lequel toutes les taxes pourraient être élevées de 50 % pour les lignes ayant une pente de plus de 25 ‰, nous devons exprimer notre opinion à ce sujet.

Quelques anciennes concessions, par exemple celle de Wädenschweil à Einsiedeln et celle de Wald à Rüti, renferment des surtaxes pour les marchandises, en ce sens qu'elles autorisent la Compagnie à élever les taxes sur les tronçons offrant plus de 25 ‰ de pente, « en raison de la pente. » Les chemins de fer du Rigi et du Brünig ont pour tout leur parcours des taxes plus élevées que le maximum des chemins de fer des vallées. Le traité international du St-Gothard stipule une surtaxe de 50 % sur les voyageurs, pour les parties de la voie présentant une pente de 15 ‰ et au delà, ainsi qu'une surtaxe de 3 et de 5 centimes par tonne et par kilomètre pour les mêmes parties de la ligne. Il ne faut pas oublier, en outre, qu'il y a en Suisse des chemins de fer établis dans les conditions normales, dont les pentes atteignent 25 ‰ et auxquels on n'a pas accordé de surtaxe. Cette circonstance, jointe à la dernière phrase de l'art. 29 de la loi, qui admet la possibilité de dispositions exceptionnelles pour les chemins de fer régionaux et pour les chemins de fer de montagne, nous a détournés de l'idée de régler ces circonstances spéciales dans le modèle de concession; il est bien plus convenable de les réserver pour chaque cas particulier, en veillant toutefois à ce que l'on applique autant que possible la même mesure à tous.

L'art. 19 a été tiré de la Constitution de l'Empire allemand pour être introduit dans notre modèle de concession; nous l'avons fait essentiellement parce qu'il peut être d'une grande importance pour la Suisse s'il est appliqué en même temps et de la même manière que sur les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. Un des concessionnaires se prononçait pour la radiation de cet article, prétendant qu'il éveillait et excitait des con-

voitises, qu'il amènerait des complications et que, vu les courtes distances, il ne serait d'aucune utilité pratique pour la Suisse. Une autre administration de chemins de fer demandait qu'on ajoutât, à la fin de cet article, les mots: « Toutefois, le Conseil fédéral ne peut dans aucun cas abaisser la taxe au-dessous des taxes les plus basses en vigueur sur le chemin de fer en question. » Comme les administrations de chemins de fer doivent être entendues lors de la fixation des chiffres du tarif spécial, avant que le Conseil fédéral fixe ces chiffres, et que ce corps prendra certainement en considération, comme elles le méritent, toutes les circonstances, nous préférons que l'article soit adopté tel quel.

A l'art. 21, le représentant d'un Gouvernement cantonal voulait enlever aux Compagnies l'obligation qui leur est imposée de pourvoir au camionnage dans les stations principales, parce qu'il y aurait danger qu'il en résultât un monopole en faveur des Compagnies. Cette disposition se rencontre déjà dans les concessions de 1852, sans que cette appréhension se soit manifestée nulle part, et nous croyons que les Compagnies de chemins de fer seraient beaucoup plus satisfaites que le public si on les relevait de cette obligation. En ce qui concerne les taxes spéciales pour le chargement et le déchargement des marchandises, les concessions accordées jusqu'à présent renferment des dispositions contradictoires; quelques-unes admettent une taxe séparée, d'autres se taisent à ce sujet, et dans la pratique on a procédé avec encore plus de bigarrure. Mais comme les Compagnies de chemins de fer suisses, dans leur tarif du 1er juillet 1872, ont posé en principe que, dans la règle, les marchandises doiven être chargées et déchargées par les administrations de chemins de fer, et que les frais de ces manipulations sont compris dans les frais de transport, il n'y a aucun motif pour revenir en arrière dans la concession normale. Nous accordons des exceptions pour certaines marchandises chargées par wagons complets, pour les animaux vivants et pour d'autres objets dont le chargement entraîne des difficultés particulières. L'article s'est trouvé ainsi un peu modifié, en comparaison du projet primitif. On a pris également ici en considération les circonstances particulières des chemins de fer à voie étroite; en ce qui concerne nos propositions à cet égard, nous renvoyons à notre message relatif à la concession du chemin de fer Muri-Affoltern-Ægeri.

L'art. 23, auquel nous avons donné une rédaction plus précise, a été combattu en principe comme allant au delà de la loi sur les chemins de fer, qui ne donne au Conseil fédéral que le droit de prendre connaissance des tarifs et non point celui de les approuver. Il faut observer avant tout qu'il s'agit ici des tarifs à

établir ensuite des prescriptions de la concession. Le Conseil fédéral aura donc à rechercher si les chiffres et les stipulations de ces tarifs sont en harmonie avec les prescriptions de la concession; si la concession est violée, il a le devoir d'interdire l'usage de tarifs qui n'y sont pas conformes. Or, cela équivaut à les approuver et non point à en prendre simplement connaissance. Si, pour appuyer l'opinion contraire, on voulait isoler quelques expressions de l'art. 35 de la loi, nous citerions le commencement de cet article, d'après lequel la Confédération exerce le *contrôle* sur les tarifs. Or, d'après l'opinion de la Commission du Conseil des Etats qui a rapporté sur la loi concernant les chemins de fer, on doit comprendre sous cette expression « le droit absolu d'une surveillance rigoureuse». Dans les anciennes concessions, un grand nombre de Gouvernements cantonaux se sont déjà réservé spécialement « l'approbation des tarifs détaillés », et il serait bien difficile de prouver que les Conseils législatifs, lors de la discussion de la loi sur les chemins de fer, n'ont voulu conférer ce droit à la Confédération qu'en le restreignant et en l'affaiblissant.

La seconde phrase de l'art. 24 a rencontré dans les conférences des partisans et des adversaires. On sait qu'elle provient des anciennes concessions, mais qu'elle a subi des modifications essentielles. Les partisans de cet alinéa désirent qu'il soit maintenu en faveur des Compagnies dont il pourrait, dans des moments critiques, améliorer la position; les adversaires veulent le supprimer, parce que c'est l'Assemblée fédérale seule qui peut maintenant modifier les concessions et qu'il y a modification dès qu'il s'agit de dépasser les taxes maximales, et en outre parce que cette disposition pourrait avoir pour résultat de donner vie à des entreprises peu solides.

La question de la légalité de l'article serait, à notre sens, résolue par son adoption, puisque par là le droit serait délégué au Conseil fédéral par l'Assemblée fédérale. Toutefois, si l'on estime parvenir mieux au but en obligeant chaque fois les Compagnies qui auraient besoin d'élever leurs tarifs à venir demander à l'Assemblée fédérale une modification de leur concession, nous pouvons nous déclarer d'accord avec cette manière de voir, et c'est pour cela que nous avons biffé la phrase en question dans le nouveau projet.

A l'art. 25, on a proposé la rédaction suivante: « Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter à son système de tarif des marchandises des modifications fondamentales qui paraîtraient de nature à favoriser les intérêts économiques du pays, le Conseil fédéral est autorisé à lui permettre, pour faciliter ces modifications, de dévier des bases de tarif ci-dessus énoncées. » On a aussi proposé de supprimer cet article, et éventuellement de rem-

placer « le Conseil fédéral » par « l'Assemblée fédérale ». D'autres personnes, se fondant sur ce qu'on peut aussi apporter des modifications fondamentales au tarif des voyageurs, voulaient remplacer les mots « tarif des marchandises » par le mot « tarif ».

Si nous avons admis cet article, c'est principalement eu égard aux progrès qu'a faits récemment, dans les Etats allemands voisins, la propagande en faveur des tarifs calculés en proportion de l'espace que les marchandises occupent dans les wagons. Nous dépasserions le cadre de notre message si nous voulions exposer les bases de ce système; aussi nous bornerons-nous à dire qu'il supprime la classification des marchandises et s'efforce d'arriver à utiliser le plus possible l'espace, en posant la contenance d'un wagon comme base et comme unité pour le tarif des marchandises. Outre la grande vitesse, ce système ne connaît qu'une seule classe de colis, une classe de wagons couverts et une classe de wagons découverts. Mais, à mesure qu'il passe dans la pratique, il peut aussi avoir des conséquences fâcheuses pour le public; aussi a-t-on élevé chez nous, de divers côtés, des objections à son introduction. C'est pourquoi nous estimons qu'il est opportun que les Compagnies de chemins de fer ne commencent pas par soumettre à l'autorité fédérale le tarif déjà élaboré dans tous ses détails et accompagné de tous les règlements d'exécution, mais plutôt qu'elles lui communiquent en temps utile les principes d'après lesquels elles ont l'intention d'accomplir cette importante transformation. Nous aurions de cette manière l'occasion de nous enquérir en temps voulu des vœux de la population intéressée au trafic du chemin de fer et de traiter avec les Compagnies pour qu'il y soit fait droit. Il est évident que l'on peut, lorsque les choses en sont encore à ce point, beaucoup mieux atteindre le but que lorsqu'on se trouve en présence d'un tarif complètement élaboré. Si l'on nous objecte que les Compagnies dont les lignes sont actuellement en exploitation commenceront par élaborer ces tarifs et que l'article n'aura ainsi aucune portée pour elles, nous répondrons que si les Compagnies en question ont eu occasion de connaître la volonté des Conseils en ce qui concerne le mode de procéder en cette circonstance, elles seront disposées à agir d'une manière uniforme. Nous répéterons, en outre, que l'on ne peut pas encore fixer avec quelque certitude l'époque à laquelle aura lieu ce changement, qu'il peut être suivi d'un autre et que par conséquent l'on ne peut pas, dans les nouvelles concessions, passer sous silence un point aussi important. Nous avons déjà exprimé, à l'occasion de l'art. 24, notre opinion sur la question constitutionnelle. La modification de rédaction proposée pour l'art. 25 ne nous satisfait pas, attendu que, comparée avec les autres stipulations de la concession, elle ne peut avoir pour effet que d'élever les taxes

au-dessus des chiffres maximum. Nous maintenons donc l'art. 25 du premier projet en retranchant seulement les mots « des marchandises ».

L'art. 26 avait pour but d'éviter, du moins en partie, les nombreuses réclamations qui sont soulevées à l'occasion de chaque modification des horaires. L'art. 33 de la loi prescrit, il est vrai, que les horaires doivent être portés à la connaissance du Département des Postes et des Gouvernements cantonaux 14 jours avant leur entrée en vigueur. Or, l'expérience a démontré que les Gouvernements cantonaux ont laissé passer sans opposition des plans qui étaient tout à fait préjudiciables au trafic de certaines contrées ou de certaines localités, attendu que les Gouvernements ne connaissaient pas les circonstances qui leur étaient spéciales. Nous avions pensé que la publication des projets d'horaires aurait lieu en ce sens que ces projets seraient affichés dans les principales stations dès qu'ils auraient été envoyés aux Gouvernements, et qu'on annoncerait cet affichage au public par la voie des journaux. De cette manière, les réclamations et les vœux auraient pu se faire jour à un moment où l'on eût pu plus facilement et plus commodément y faire droit qu'après la fixation définitive du plan. On objecte que l'article en question dépasse la portée de l'art. 33 de la loi et qu'il restera à l'état de lettre morte, parce qu'il est impossible de fixer les horaires longtemps avant leur entrée en vigueur. Une autre opinion s'exprime en ce sens qu'il est du devoir des Gouvernements cantonaux, après que les horaires leur sont parvenus, de leur donner le plus de publicité possible et d'inviter la population à les étudier. L'article en question n'est pas en contradiction avec la loi, puisque l'art. 33 prescrit d'une manière générale et expresse la publication des horaires *avant* leur mise en vigueur et qu'il ne serait pas bien difficile aux Compagnies de publier leurs projets un peu plus tôt que cela n'a eu lieu jusqu'à présent, bien qu'il ne soit certainement pas toujours possible d'éviter de légères modifications au dernier moment. Toutefois, le Conseil fédéral ne peut qu'être satisfait si les Gouvernements cantonaux se chargent de porter en temps utile les horaires à la connaissance du public, et dans cette idée il peut consentir à la radiation de l'article.

L'art. 27 (qui portera le nº 26) a subi une modification de rédaction de nature à rassurer les concessionnaires.

Les dispositions sur le rachat (art. 28, devenu art. 27) sont indubitablement très-importantes, bien que beaucoup de personnes doutent que le rachat des chemins de fer suisses puisse jamais être effectué sur ces bases. Il s'agissait encore ici, avant tout, de placer les nouvelles Compagnies sur le même pied que les anciennes, puis

aussi de fixer les termes de manière que, si l'on effectuait jamais le rachat d'après ces stipulations, les anciennes et les nouvelles lignes pussent être rachetées simultanément sans difficulté. Aussi a-t-on fixé une fois pour toutes le premier terme de rachat au 1er mai 1903, jour sur lequel tombe le 2e terme de rachat des chemins de fer actuels (45 ans après le 1er mai 1858). L'intention de cette disposition est que, au bout de quelques années, le premier terme de rachat pour les concessions futures soit repoussé au delà de l'année 1903, de telle sorte que chaque Compagnie sera en état d'exploiter son entreprise pendant 25 à 30 ans, indépendante et sans avoir à s'occuper de propositions de rachat. Conformément à ce qui a lieu dans presque toutes les prescriptions relatives au rachat pour les chemins de fer de l'étranger, le rachat pourra avoir lieu à toute époque, à partir du premier terme, et cela après une annonce préalable de 3 ans au lieu de 5. L'empire d'Allemagne et la France se contentent d'annoncer le rachat un an à l'avance. Nous avons admis que, dans le cas où le chemin de fer serait livré dans un état défectueux, on ne fît une retenue sur la somme de rachat qu'après avoir employé les fonds de réserve créés spécialement en vue de la restauration de la voie et du matériel; nous avons également consenti à remplacer les mots «frais primitifs d'établissement» par ceux plus exacts de «frais de premier établissement des constructions existantes.» Nous n'avons pu admettre que le fonds de réserve fût considéré comme propriété privée des actionnaires et comme tel soustrait au rachat, attendu que la plupart des chemins de fer suisses ont créé dans l'origine leurs fonds de réserve pour couvrir les frais de réparations extraordinaires ou d'amélioration de leurs lignes. Le modèle de concession tient compte de la continuation de ces dispositions, et dans la pratique nous aurons soin, lors de l'examen des statuts de chaque Compagnie, que l'on n'oublie pas de créer un fonds de réserve dans le but indiqué.

Personne n'a fait d'objections aux art. 29 et 30, qui porteront les nos 28 et 29.

Enfin, on a fait la proposition d'introduire dans le modèle de concession une stipulation obligeant les Compagnies à permettre aux établissements industriels, à des conditions équitables, d'adjoindre des rails à ceux de la voie, en laissant au Conseil fédéral à décider dans chaque cas particulier s'il y avait lieu d'autoriser cette adjonction. Cette proposition se basait sur l'exposé des conditions extrêmement onéreuses imposées, dans le temps, aux propriétaires d'établissements de ce genre par certaines Compagnies. Dans le projet de loi sur les chemins de fer, le Conseil fédéral avait admis le principe que la simple pose de rails n'avait pas besoin d'une concession de l'Etat. Sur la proposition de la Commission du Conseil des Esats,

cette stipulation a été supprimée, ce qui nous paraît impliquer l'impossibilité d'admettre la proposition mentionnée plus haut. Les chemins de fer concédés par l'Etat sont au bénéfice des dispositions de l'art. 30 de la loi, et le but de la proposition est par là, dans notre opinion, atteint pour toutes les Compagnies. Il ne nous paraît guère entrer dans la compétence d'une autorité quelconque de s'immiscer dans un contrat de droit privé entre un établissement industriel et une Compagnie de chemin de fer au sujet de la jouissance des rails et des wagons, tant du moins que le droit et la loi ne sont pas violés, ce qui n'a pas été allégué dans la matière en question.

Enfin, nous ne pouvons nous empêcher de faire une dernière observation. Lorsqu'il s'est agi d'examiner les demandes qui nous étaient présentées pour la concession d'une ligne qui ne portait pas en elle-même le caractère d'une entreprise indépendante, mais qui ne formait que l'extrémité ou le terme moyen d'un tracé déjà concédé, nous avons eu principe, la plupart du temps, fait abstraction des stipulations du modèle de concession, et nous vous proposons d'accorder la concession, pour autant que cela peut être compatible avec les dispositions de la loi, aux mêmes conditions que pour les autres tronçons.

Le projet d'acte de concession que nous vous présentons et d'après lequel les projets de concession déjà imprimés doivent être modifiés, en tant qu'ils ne font pas partie de la catégorie dont il a été question plus haut, renferme maintenant les dispositions suivantes :

Art. 1 à 6 = art. 1 à 6 du projet imprimé.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans de construction, à exiger qu'il y soit introduit des modifications pour sauvegarder la sécurité publique et les intérêts du pays. La Compagnie devra obtempérer aux demandes et aux prescriptions qui lui seront transmises dans ce but.

Art. 8 à 11 = art. 8 à 11 du projet imprimé.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins . . . fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins . . . . . kilomètres par heure, y compris l'arrêt aux stations intermédiaires (à l'exception des stations principales). Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Il reste réservé au Conseil fédéral, dans les cas de nécessité, d'obliger la Compagnie à établir des trains spéciaux à vitesse accélérée.

Art. 13 et 14 = art. 13 et 14 du projet imprimé.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

Dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2e classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3e classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 $^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral, après avoir entendu les Cantons intéressés et la Compagnie, réglera les dispositions de détail concernant le transport des indigents et des individus en état d'arrestation.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, es taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Il sera établi pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 0,8 c. et la plus basse plus de 0,5 c. par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le charbon, le bois, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à une taxe de 8 centimes par kilomètre et par 50 kilogrammes.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19 et 20 = art. 19 et 20 du projet imprimé.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les

marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il peut être dérogé à cette règle, avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22 = art. 22 du projet imprimé.

Art. 23. Tous les tarifs prévus par la présente concession devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé en vertu d'une convention amiable à intervenir entre le Conseil fédéral et la Compagnie.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, au Conseil fédéral.

Art. 26 du projet. A supprimer.

Art. 26 (art. 27 du projet imprimé).

La Compagnie est tenue d'accorder aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler les horaires, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local convenable pour rédiger et conserver leurs rapports.

Art. 27 (art. 28 du projet imprimé).

Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. La notion de rachat implique que le chemin de fer, avec tous son actif, y compris les fonds de renouvellement, de réserve, de pensions et de secours, et tout son passif, devient la propriété de la Confédération ou du Canton d . . . .

5

A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton d . . . . . . dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas pour couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1933, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1933 au 1er mai 1948, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1948 au 1er mai 1957, à 20 fois la valeur de ce produit. Dans le cas où le rachat aurait lieu entre le 1er mai 1957 et l'expiration de la concession, on paiera 16 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'administration (exploitation) sur les dépenses de l'administration; dans ces dernières sont compris tous les intérêts de la dette et toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28 = art. 29 du projet imprimé.

Art. 29 = art. 30 du projet imprimé.

Agréez, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance renouvelée de notre haute considération.

Berne, le 10 juillet 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la transmission au Central Suisse de la concession pour le chemin de fer Bâle-St-Louis.

(Du 17 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la déclaration du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Est français, du 22 novembre 1872, et une décision de l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie, du 30 avril 1873;

vu la demande du Directoire de la Compagnie du Central Suisse, du 24 mai 1873;

vu la demande des bourgmestre et Conseil du Canton de Bâle-Ville, du 31 mai 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 11 juin 1873,

arrête :

1. La transmission à la Compagnie du Central Suisse de la concession pour l'exploitation du tronçon de l'ancien chemin de fer alsacien situé entre le point extrême du Central Suisse et la frontière française près de St-Louis, est approuvée.

2. Sous réserve des prescriptions de la loi sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872, seront appliquées par analogie les dispositions et les clauses de la concession que le Gouvernement de Bâle-Ville a accordée le 20 octobre 1858 à la Compagnie du Central pour une ligne de jonction entre la gare du Central à Bâle et la ligne française de l'Est, débouchant sur le territoire de Bâle-Ville, ainsi que les dispositions de l'arrêté du Conseil fédéral ratifiant cette concession.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 11 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission aux Compagnies et administrations des chemins de fer de l'Ouest-Suisse, de Lausanne-Fribourg-frontière bernoise et Genève-Versoix et du chemin de fer Franco-Suisse, de la partie du chemin de fer de Fribourg à Yverdon située sur le territoire fribourgeois, et des modifications à cette concession.

(Du 19 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité du chemin de fer de Fribourg à Yverdon, partie fribourgeoise, et du Comité de Direction des chemins de fer de la Suisse occidentale, du 11 mars 1873;

vu la lettre du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg, du 14 du même mois, recommandant cette demande;

vu le message du Conseil fédéral du 30 mai 1873;

en application des articles 10 et 1er de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, du 23 décembre 1872,

arrête :

1. La transmission aux Compagnies et administrations des emins de fer de l'Ouest-Suisse, de Lausanne-Fribourg-frontière rnoise et Genève-Versoix et du Franco-Suisse, de la concession ur l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Friurg à Yverdon, par Payerne et Estavayer, accordée par le Grand nseil du Canton de Fribourg, en ce qui concerne la partie fri-

bourgeoise, à MM. Tavel et consorts, le 17 novembre 1869, et modifiée le 19 janvier et le 30 août 1872, est approuvée.

2. Ladite concession subira les modifications suivantes :

a. L'art. 2 est complété comme suit : « A l'expiration du terme de la concession, l'Etat en accordera une nouvelle à la Compagnie, ou bien il s'entendra avec elle pour l'acquisition du chemin, des bâtiments, du matériel et des approvisionnements. »

b. Le 1er alinéa de l'art. 10 et l'art. 11 de la concession sont supprimés.

c. Les dispositions du cahier des charges du 14 janvier 1870 contraires à la nouvelle rédaction de la concession sont abrogées.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 juillet 1873.

Le Vice-Président : FEER-HERZOG.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission et la modification des concessions pour la ligne du Gäu.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 5 mai 1873, du Comité intercantonal d'initiative de la ligne du Gäu;

vu les communications des Gouvernements des Cantons de Soleure et de Berne des 16 mai et 14 juin 1873;

vu la lettre du Gouvernement du Canton de Berne du 9 juillet 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 9 juillet 1873,

arrête :

1. La transmission de la concession accordée le 15 septembre 871 par le Canton de Soleure, ratifiée par les arrêtés fédéraux es 12 août et 11 novembre 1872, pour un chemin de fer d'Olten travers le Gäu soleurois à Büren et Lyss, par Soleure, et la

transmission de la concession accordée par le Canton de Berne le 3 février 1872, ratifiée par l'arrêté fédéral du 26 du même mois et prolongée, soit renouvelée, par l'arrêté fédéral du 23 décembre dernier, pour un chemin de fer de Lyss par Büren à la frontière soleuroise près de Leuzingen, et dès la limite du district de Wangen jusqu'à la frontière bernoise près d'Oensingen, à la Compagnie formée par le Comité intercantonal d'initiative de la ligne du Gäu et à la Compagnie du Central suisse pour la construction et l'exploitation de la ligne du Gäu, est ratifiée.

2. La concession accordée par le Canton de Soleure le 15 septembre 1871 est modifiée comme suit:

a. Dans l'introduction, les mots « éventuellement Aarau » sont retranchés.

b. La lettre *b* de l'art. 1er est supprimée.

c. L'art. 4 doit être rédigé comme suit: « Le siége de la Compagnie est à Bâle; elle élira toutefois dans le Canton de Soleure un domicile où elle pourra être actionnée par les habitants du Canton; le for pour les actions réelles est celui du lieu où est situé l'objet. »

d. A l'art. 7, les mots « dans le délai d'une année, en ce qui concerne la ligne Olten-Lyss, » sont remplacés par les mots « dans le délai de deux ans. »

3. La concession accordée par le Canton de Berne le 3 février 1872 est modifiée comme suit:

a. L'art. 3 doit être rédigé comme suit: « Le siége de la Compagnie est à Bâle; elle élira toutefois dans le Canton de Berne un domicile où elle pourra être actionnée par les habitants du Canton; le for pour les actions réelles est celui du lieu où est situé l'objet. »

b. A l'art. 6, au lieu de « dans le délai d'une année », mettre « dans le délai de deux ans. »

4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER
Le Secrétaire: Schiess.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
Schiess.

Arrêté fédéral

concernant

la division et la transmission de la concession du chemin de fer Wald-Rüti et des prolongations de Wald à Bauma et à la frontière cantonale près de Laupen.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Wald-Rüti, du 22 avril 1873;

vu la demande du Comité du chemin de fer Wald-Bauma, du 12 du même mois;

vu la demande de la Compagnie de la ligne de la Töss, du 19 juin 1873;

vu les offices du Conseil exécutif du Canton de Zurich, des 14 mai et 5 juillet 1873;

vu les déclarations du Comité de fondation du chemin de fer Wald-Rüti, des 7 et 25 mars 1873, et la convention passée les 22 et 25 mai 1873 entre le Comité de la ligne Wald-Bauma et la Compagnie de la ligne de la Töss;

vu le message du Conseil fédéral du 9 juillet 1873,

arrête :

1. La concession accordée les 30 octobre et 22 novembre 1871, par le Canton de Zurich, au Comité de fondation pour un chemin de fer Wald-Rüti et ratifiée par l'arrêté fédéral du 1er février 1872, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Wald à Rüti, avec des prolongations de Wald à Bauma d'une part, et de Wald à la frontière st-galloise près de Laupen d'autre part, est divisée en trois concessions distinctes, savoir pour un chemin de fer

a. de Wald à Rüti,

b. de Wald à Bauma,

c. de Wald à la frontière cantonale près de Laupen.

Pour les trois lignes, on observera les conditions et les délais de la concession du 30 octobre 1871 et de l'arrêté fédéral du 1er février 1872, ainsi que de l'arrêté du Conseil fédéral du 24 février 1873.

2. Est approuvée la transmission de la concession

a. pour la ligne de Wald à Rüti et de Wald à la frontière cantonale près de Laupen, à la Compagnie de la ligne Wald-Rüti,

b. pour la ligne de Wald à Bauma, à la Compagnie du chemin de fer de la Töss.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne le 17 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour le chemin de fer Uster-Effretikon.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, parvenue le 8 février 1873 au Conseil fédéral, du Comité du chemin de fer Uster-Effretikon, et une lettre du même du 23 juin 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 26 février 1872 ratifiant la concession d'un chemin de fer d'Uster à Effretikon, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé de 15 mois, soit jusqu'au 26 mai 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour le chemin de fer Wohlhausen-Willisau-Central.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 9 février 1873, du Comité d'initiative pour une ligne de communication du Central par Willisau à Wohlhausen;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 11 juillet 1871, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Wohlhausen par Willisau au Central, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 11 juillet 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour le chemin de fer Lausanne-Ouchy.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'Etat du Canton de Vaud, du 22 mars 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871, ratifiant la concession pour un chemin de fer entre Ouchy et Lausanne, et prolongé par les arrêtés du Conseil fédéral des 20 décembre 1871, 5 juin 1872 et 13 janvier 1873, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est de nouveau prolongé jusqu'au 31 décembre 1873.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne argovienne du Seethal, rive gauche.

(Du 25 juillet 1873).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité du Seethal du 13 mai 1873;
vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 18 juillet 1873, ratifiant les concessions d'un chemin de fer sur les terri-

toires d'Argovie et de Lucerne dès Emmenbrücke par Beinwyl et Seon pour rejoindre les lignes Aarau-Lenzbourg ou Wildegg-Lenzbourg, éventuellement la ligne du Nord-Est, et prolongé par arrêté du Conseil fédéral du 21 juin 1872 jusqu'au 18 juillet 1873, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est de nouveau prolongé d'une année, soit jusqu'au 18 juillet 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne de la vallée de la Suhr et de la Wigger.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité de la ligne de la Suhr et de la Wigger, du 22 mai 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1872, ratifiant la concession d'un chemin de fer tendant d'Aarau par Suhr et Kölliken dans la vallée de la Wigger, jusqu'à la frontière cantonale près de Niederwyl, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 12 juin 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.

Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne du Wynenthal.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité d'exécution pour une ligne du Wynenthal, du 26 mai 1873 ;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873 ;

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1872, ratifiant la concession d'un chemin de fer tendant d'Aarau par Kulm et Reinach à Menzikon (frontière cantonale) et de Reinach à Beinwyl, éventuellement jusqu'à la frontière cantonale, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 12 juin 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Vice-Président: FEER-HERZOG.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne de la Töss.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Compagnie de la ligne de la Töss, du 19 juin 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 22 décembre 1870, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Winterthour à Bauma, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 22 décembre 1873;

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 19 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

le délai pour la ligne sur la rive droite du lac de Zurich.

(Du 25 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes, datées des 14 décembre 1872 et 24 juin 1873, du Comité de fondation pour une ligne sur la rive droite du lac de Zurich;

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871, ratifiant la concession zuricoise d'une ligne sur la rive droite du lac de Zurich, et prolongé par arrêté fédéral du 21 décembre 1872, ainsi que le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 décembre 1871, ratifiant la concession st-galloise pour ladite ligne, pour le commencement des terrassements et la justification financière, sont prolongés jusqu'au 20 juillet 1873;

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne le 19 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour le chemin de fer Liestal-Waldenbourg.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de M. le Dr Bider, ancien Conseiller national, à Langenbruck, au nom du Comité d'initiative de la ligne de Waldenbourg, des 2 avril et 18 juin 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Liestal à Waldenbourg, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'un an, soit jusqu'au 20 juillet 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 26 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne du Jura bernois.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes, datées des 26 avril et 30 juin 1873, de la Direction de la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

1. Le délai pour le commencement des travaux de terrassement des lignes du Jura bernois concédées sur le territoire des Cantons de Berne (Tavannes-frontière bâloise), Soleure, Bâle-Campagne et Bâle-Ville, est prolongé jusqu'au 30 septembre 1873;

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 26 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne de la Broye sur territoire bernois et pour la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon sur territoire vaudois.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction de la ligne de la Broye, des 7 et 10 juin 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 19 juillet 1872, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Payerne par Yvonand à Yverdon, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé de 5 mois, soit jusqu'au 19 novembre 1873.

2. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 18 juillet 1871, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Lyss à la frontière fribourgeoise, près de Fräschels, prolongé par arrêté fédéral

du 23 décembre 1872, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé de 6 mois, soit jusqu'au 11 décembre 1873.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 26 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission de la concession pour le chemin de fer Rigi-Kaltbad-Rigi-Kulm-Arth à la Compagnie du chemin de fer d'Arth au Rigi.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Président de la Compagnie du chemin de fer d'Arth au Rigi, du 20 juin 1873;

vu la lettre des Landammann et Conseil d'Etat du Canton de Schwyz, du 21 mai 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 27 juin 1873,

arrête:

1. La ratification est accordée à la transmission à une Compagnie anonyme (Compagnie du chemin de fer d'Arth au Rigi) de la concession accordée le 23 juin 1870, à une Société de onze pétitionnaires d'Arth, par le Grand Conseil du Canton de Schwyz, et ratifiée le 22 décembre de la même année, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de la frontière lucernoise-schwyzoise en dessus du Kaltbad, par le Rigi-Kulm, et de là sur le ver-

sant nord du Rigi jusque dans le fond de la vallée, à Arth-Goldau, sous réserve des conditions suivantes.

2. Les statuts de la «Compagnie du chemin de fer d'Arth au Rigi» devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

3. Le compte des frais du premier établissement et de l'organisation de l'exploitation ne peut être en aucune façon augmenté sur la base de la cession effectuée, et la Confédération se réserve le droit d'examiner en détail ce compte, à ce point de vue et à tous les autres.

4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission à la Compagnie Regina Montium de la concession pour un chemin de fer du Rigi-Kaltbad à la Rigi-Scheidegg.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'administration de la Compagnie Regina Montium, datée du 11 mars 1873;

vu le rapport du Conseil exécutif du Canton de Lucerne, daté du 2 avril 1873;

vu le rapport du Conseil exécutif du Canton de Schwyz, daté du 29 mars 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 9 juin 1873,

arrête :

1. La transmission à la Compagnie Regina Montium, à Gersau, des concessions accordées les 27 et 29 novembre 1872 par les Cantons de Lucerne et de Schwyz à MM. N. Riggenbach, O. Zschokke et J. Müller, approuvées le 12 février 1873 par le Conseil fédéral, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer du Rigi-Kaltbad à la Rigi-Scheidegg, par le First, est ratifiée aux conditions suivantes :

2. Les statuts de la Compagnie par actions « Regina Montium » devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

3. La taxe de transport d'un franc prévue à l'art. 21 de la concession du Canton de Lucerne et à l'art. 23 de la concession du Canton de Schwyz ne sera payée qu'une fois pour tout le trajet par le chemin de fer du Rigi-Kaltbad jusqu'à la Rigi-Scheidegg.

4. La stipulation de l'art. 20 de la concession lucernoise au sujet d'un abaissement éventuel de la taxe de transport est également valable pour le tronçon situé sur territoire schwyzois.

5. Le compte des frais du premier établissement et de l'organisation de l'exploitation ne peut être en aucune façon augmenté sur la base de la cession effectuée, et la Confédération se réserve le droit d'examiner en détail ce compte, à ce point de vue et à tous les autres.

6. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 26 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

ratifiant

la fusion de l'Ouest Suisse, de la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix et du Franco-suisse.

(Du 26 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 10 juin 1873, des représentants de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses à Lausanne, de la Compagnie du chemin de fer Franco-suisse à Neuchâtel, et de l'administration du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix;

vu les communications des Conseils d'Etat de Neuchâtel, Vaud, Genève et Valais des 10, 11, 14 juin et 2 juillet 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 7 juillet 1873,

arrête :

1. La fusion en une seule entreprise, sous la forme d'une Compagnie par actions et sous le nom de Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, de la Compagnie de l'Ouest des

chemins de fer suisses, de la Compagnie du chemin de fer Franco-suisse, de l'administration des chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix, est approuvée.

Les entreprises rentrant dans la fusion sont les suivantes:

La concession accordée le 8 juin 1852 par le Canton de Vaud, ratifiée le 17 août de la même année, pour un chemin de fer de Morges et Lausanne à Yverdon;

la concession accordée le 10 juin 1853 par le Canton de Vaud, modifiée par arrêté du Conseil fédéral du 8 janvier 1855, et renouvelée par arrêté fédéral du 7 février 1856, pour un chemin de fer de Morges à Genève sur territoire vaudois;

la concession pour un chemin de fer d'Yverdon à Vaumarcus, accordée le 13 septembre 1856 par le Canton de Vaud et ratifiée le 27 du même mois;

la concession accordée le 10 mars/2 avril 1856 par le Canton de Vaud, ratifiée le 5 mars 1858 et modifiée par les arrêtés fédéraux des 19 juillet 1861 et 30 septembre 1864, pour un chemin de fer de Lausanne à Massongex;

la concession accordée le 28 novembre 1859 par le Canton du Valais et ratifiée le 2 février 1860, pour une ligne de communication entre la ligne Jougne-Massongex et la ligne d'Italie;

la concession accordée le 24 mai 1856 par le Canton de Fribourg, ratifiée le 23 septembre de la même année, modifiée par arrêtés fédéraux des 2 février et 22 décembre 1860, ainsi que par décret du Grand Conseil de Fribourg du 24 mai 1866 et par l'arrêté fédéral du 10 juillet 1866, pour un chemin de fer Lausanne-Fribourg-Thörishaus (frontière bernoise) sur territoire fribourgeois;

la concession accordée le 4 août 1857 par l'Assemblée fédérale, modifiée par arrêtés fédéraux des 2 février et 22 décembre 1866, par l'arrêté du Conseil fédéral du 3 juin 1863, enfin par décret du 24 novembre 1864 du Grand Conseil du Canton de Vaud, pour un chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise sur le territoire du Canton de Vaud;

la concession accordée le 1er septembre 1855 par le Canton de Genève, ratifiée le 7 février 1856, modifiée par décrets du Grand Conseil de Genève des 23 juin 1858 et 12 juin 1869, pour un chemin de fer sur le territoire du Canton de Genève, y compris la commune de Céligny, dans la direction de Morges;

la concession accordée le 29 novembre 1853 par le Canton de Neuchâtel, ratifiée le 6 février 1854, modifiée par les décrets du Grand Conseil du Canton de Neuchâtel des 9 juin 1856, 19 mars 1866 et 26 février 1868, et par les arrêtés fédéraux des 17 juillet 1856, 10 juillet 1866 et 22 juillet 1868, pour un chemin de fer dès la frontière suisse aux Verrières à Neuchâtel et à la frontière bernoise près du Landeron, avec embranchement sur Vaumarcus.

2. La concession du chemin de fer Fribourg-Payerne, sur territoire fribourgeois, transmise par arrêté du Conseil des Etats du 12 juillet et par arrêté du Conseil national du 17 juillet 1873 à la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, aux Compagnies des chemins de fer de Lausanne-Fribourg-Berne et de Genève-Versoix et à la Compagnie du Franco-Suisse, est transférée à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, dont la fusion est sanctionnée par le présent arrêté.

3. La ratification de la fusion et l'octroi de la concession ne peuvent augmenter en aucune façon le compte des frais de premier établissement et ceux de l'organisation de l'exploitation sur la base de la cession effectuée; la Confédération se réserve d'ailleurs le droit d'examiner en détail ce compte à ce point de vue et à tous les autres.

4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 26 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Loi fédérale

modifiant

la loi fédérale du 16 mai 1849 sur l'organisation et le mode de procéder du Conseil fédéral (I, 49).

(Du 28 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 9 juillet 1873,

décrète:

Article 1er.

(Modification de l'art. 22.)

Pour l'examen préalable et l'expédition partielle des affaires, orsque ce mode d'expédition est spécialement ordonné, le Conseil édéral est divisé en sept Départements:

1. Le Département politique,
2. Le Département de l'Intérieur.
3. Le Département de Justice et Police.
4. Le Département militaire.
5. Le Département des Finances et des Péages.
6. Le Département des Chemins de fer et du Commerce.
7. Le Département des Postes et des Télégraphes.

Le Conseil fédéral procède chaque année à la répartition des Départements, et chaque membre est tenu de se charger de l'un de ces dicastères.

Chaque chef de Département a un suppléant qui le remplace en cas d'absence ou d'empêchement.

Art. 2.

(Modification de l'art. 24.)

Le *Département de l'Intérieur* est chargé de l'examen préalable et du soin des affaires suivantes:

1. Les lois, ordonnances, décrets et arrêtés sur l'organisation et le mode de procéder des autorités fédérales.

2. La surveillance de la Chancellerie fédérale et des archives.

3. Les rapports de frontières et de territoire des Cantons entre eux.

4. L'Université fédérale et l'Ecole polytechnique.

5. Le libre exercice du culte des confessions chrétiennes reconnues et le maintien de l'ordre public et de la paix entre les confessions.

6. Les poids et mesures.

7. La police sanitaire lors d'épidémies et d'épizooties.

8. La statistique de la Suisse.

9. Les travaux publics, à l'exception des chemins de fer.

Art. 3.

(Modification de l'art. 27.)

Le *Département des Finances* est chargé de l'examen préalable et du soin des affaires suivantes:

a. *en matière de finances.*

1. Les dispositions organiques touchant l'administration des finances et de la Caisse publique.

2. L'administration des fonds fédéraux, ainsi que les mesures pour le placement des capitaux et leur surveillance.

3. La surveillance de la Caisse publique et de toute la comptabilité de la Confédération.

4. Les monnaies.

5. L'administration des poudres.

6. Les mesures concernant la fixation de l'échelle des contingents d'argent et les contributions des Cantons aux dépenses de la Confédération.

7. La préparation du budget annuel et des comptes de la Confédération.

b. *en matière de péages.*

1. Le règlement des péages, le calcul de l'indemnité due aux Cantons pour la cession des péages à la Confédération.

2. La surveillance de la perception des droits dont les Cantons demeurent en possession.

3. La surveillance sur la perception des droits de consommation dans les Cantons.

4. La perception des péages fédéraux et les dispositions relatives aux certificats.

5. Les traités de péages avec l'étranger.

Art. 4.

(Modification de l'art. 28.)

Le *Département des Chemins de fer et du Commerce* est chargé de l'examen préalable et du soin des affaires suivantes:

a. *en matière de chemins de fer.*

1. Les concessions de chemins de fer.

2. La surveillance du strict accomplissement, par les Compagnies de chemins de fer, de toutes les obligations découlant de la législation ou des concessions.

3. Les conventions concernant le raccordement avec les chemins de fer étrangers.

b. *en matière de commerce.*

1. Les encouragements au commerce et à l'industrie en général, y compris les relations avec les consuls, en tant qu'elles ont rapport au commerce.

2. Le maintien de la liberté du commerce à l'intérieur de la Suisse.

3. Les traités de commerce avec l'étranger.

4. Les expositions à l'intérieur et à l'étranger.

5. L'état général du commerce de la Suisse.

Art. 5.

(Modification de l'art. 29.)

Le Département des Postes et des Télégraphes est chargé de l'examen préalable et du soin des affaires suivantes:

a. *en ce qui concerne les postes.*

1. L'organisation des postes.

2. La direction et la surveillance du service postal dans toutes ses branches.

3. La conclusion de contrats pour transports et fournitures de toute espèce.

4. L'acquisition et l'entretien du matériel postal nécessaire.

5. Les traités postaux avec l'étranger.

6. Le calcul des indemnités dues aux Cantons et aux particuliers pour la cession des postes à la Confédération.

b. *en ce qui concerne les télégraphes.*

1. L'organisation de toute l'administration des télégraphes.

2. L'établissement des communications télégraphiques.

3. La direction et la surveillance du service télégraphique dans toutes ses branches.

4. Les traités télégraphiques avec l'étranger.

Art. 6.

La présente loi entre en vigueur le 1er août 1873. Le Conseil fédéral est chargé de son exécution.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 28 juillet 1873.

Le Président: **ZIEGLER.**
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne le 28 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

La loi fédérale ci-dessus sera mise à exécution.
Berne, le 30 juillet 1873.

Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer de Töss à Allmann.

(Du 30 juillet 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 16 juillet 1873, du Comité du chemin de fer de Töss à Allmann;

vu le message du Conseil fédéral du 21 juillet 1873,

arrête:

1. Les délais pour le commencement des travaux de terrassement et la justification financière prévus à l'art. 3 des arrêtés

fédéraux du 30 juillet 1871 concernant les concessions pour un chemin de fer de Bauma à Bubikon, par Bäretschweil et Hinweil, avec embranchement d'Edikon (Dürnten) à Wald, et pour un chemin de fer de Turbenthal à la frontière thurgovienne près de Seelmatten, délais déjà prolongés par les arrêtés fédéraux du 21 décembre 1872, sont de nouveau prolongés d'une année, soit jusqu'au 20 juillet 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 25 juillet 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 30 juillet 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

autorisant

le Conseil fédéral à accorder, dans les cas urgents, la permission de commencer les travaux de chemins de fer.

(Du 1er août 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE
arrête :

Le Conseil fédéral est autorisé à accorder, d'ici à la rentrée de l'Assemblée fédérale, aux particuliers qui demanderont une concession de chemin de fer, sur une demande motivée et sous réserve de la concession qui sera accordée par l'Assemblée, la permission de commencer les travaux.

Cette permission ne devra être accordée que dans des cas urgents et exceptionnels.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 1er août 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 1er août 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 8 août 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté

du

Conseil fédéral concernant les enchères publiques de la Ligne d'Italie.

(Du 5 mai 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu les arrêtés des 19 septembre et 14 octobre 1872, confirmés le 23 décembre même année par l'Assemblée fédérale, prononçant la déchéance de la ratification fédérale à la concession accordée par le Grand Conseil du Canton du Valais à la Compagnie dite de la *Ligne internationale d'Italie par le Simplon,* suivant cahier des charges des 6/17 février 1866 et 7 juin 1867;

vu la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération;

vu les art. 6, 13, 41 de la loi fédérale sus-visée;

considérant que depuis le 1er avril 1873 la Confédération est seule compétente pour ordonner les mesures d'exécution en vue de la liquidation du chemin de fer de la Ligne d'Italie, et qu'en conséquence l'arrêté publié par le Conseil d'Etat du Canton du Valais le 26 avril, portant la date du 22 mars 1873, doit être modifié conformément à ladite loi fédérale, ses dispositions n'ayant reçu aucune exécution avant la mise en vigueur de cette loi;

voulant procéder aux mesures prévues à l'art. 7 du cahier des charges des 6/17 février 1866 et à l'article 13 de la loi fédérale;

après avoir entendu le Conseil d'Etat du Canton du Valais;

sur la proposition du Département de l'Intérieur,

arrête :

Art. 1er. Les enchères publiques de la Ligne internationale d'Italie auront lieu à Sion sous la présidence d'un délégué du Conseil fédéral assisté d'un représentant du Conseil d'Etat du Canton du Valais. Deux notaires seront chargés d'en recevoir le procès-verbal par acte authentique.

Elles s'ouvriront sur une mise à prix fixée par une Commission de trois experts, conformément aux dispositions du cahier des charges.

Art. 2. Sont nommés experts pour fixer cette mise à prix MM. Ad. de Salis, ingénieur en chef de la Confédération, à Berne, Jules Grandjean, directeur du Jura industriel, à la Chaux-de-Fonds, et J.-Ch. Meyer, directeur du chemin de fer Berne-Lucerne, à Berne.

Art. 3. Les conditions pour être admis auxdites enchères publiques et le cahier des charges de la nouvelle concession de la ligne seront déterminés par un arrêté postérieur.

Art. 4. Le présent arrêté entre dès ce jour en vigueur et il remplace les dispositions contraires de l'arrêté du Conseil d'Etat du Valais portant la date du 22 mars 1873 et publié le 26 avril suivant.

Berne, le 5 mai 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté

du

Conseil fédéral concernant les conditions des enchères publiques de la Ligne d'Italie.

(Du 1er août 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu les articles 6 et 13 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération,

arrête comme suit les conditions des enchères publiques ordonnées par le Conseil fédéral pour le compte de la Compagnie internationale de la Ligne d'Italie, par arrêté du 5 mai 1873, pour l'ensemble du chemin de fer concédé sur le territoire du Canton du Valais, à teneur des cahiers des charges des 6/17 février 1866 et 7 juin 1867, à la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, dont la déchéance a été prononcée par l'Assemblée fédérale.

§ 1. Lieu, jour et heure des enchères. Mise à prix et forme de l'adjudication.

Art. 1er. Les enchères publiques auront lieu à Sion, salle du Grand Conseil à l'Hôtel de Ville, le mercredi vingt-six novembre

mil huit cent soixante et treize, à deux heures précises après midi, sous la présidence de M. Jules Roguin, député au Conseil des Etats, délégué du Conseil fédéral, assisté d'un représentant du Conseil d'Etat du Canton du Valais.

Le procès-verbal sera reçu par acte authentique dressé par un notaire du Canton du Valais.

Art. 2. Les enchères seront ouvertes à la criée sur la mise à prix de fr. 3,830,000 fixée par experts.

Chaque enchère doit être de dix mille francs au moins.

L'adjudication sera donnée au plus offrant et dernier enchérisseur, après trois publications préalables.

Si aucun enchérisseur ne se présente à la mise à prix, la séance sera levée; une seconde adjudication sera tentée, après un délai de trois mois, au jour fixé par un nouvel arrêté; dans cette dernière enchère, les offres pourront être inférieures à la mise à prix et la vente sera poursuivie au plus offrant et dernier enchérisseur.

§ 2. Désignation du chemin de fer exposé en vente.

Art. 3. Le chemin de fer de la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon comprend:

a. Les sections actuellement en exploitation dès le port du Bouveret à Sierre, avec toutes leurs gares, stations, travaux d'art et de terrassement, matériel fixe et généralement tous les ouvrages et immeubles quelconques, tant par nature que par destination, faisant partie de l'emprise du chemin de fer, tels qu'ils se poursuivent et comportent.

b. Les travaux et terrassements des sections Sierre-Loèche, Loèche-Viége et Bouveret-St-Gingolph, tels qu'ils ont été commencés et abandonnés par la Compagnie en déchéance, ainsi que tous les immeubles qui en dépendent.

c. Tous les droits et obligations de ladite Compagnie à la concession sur le territoire valaisan des sections de Viége à Brigue et à la frontière italienne et du Bouveret à St-Gingolph, frontière de France, conformément au cahier des charges faisant suite aux présentes.

d. Tout le matériel roulant affecté à l'exploitation dudit chemin de fer, conformément à l'inventaire déposé dans les bureaux

de l'administration du séquestre, ainsi que les meubles, instruments, outillages et approvisionnements existant sur la ligne ou dans les gares, magasins et ateliers affectés à son exploitation et à son entretien; tous les plans, procès-verbaux d'expropriation et autres documents ayant trait à la construction et à l'exploitation des lignes sus-mentionnées, tels qu'ils existent dans les bureaux à Sion et dans les gares et ateliers de la ligne.

Art. 4. L'adjudicataire aura sur tous lesdits immeubles et chemin de fer les mêmes droits qu'avait la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, en vertu de ses actes de concession et de tous actes d'acquisition ou procès-verbaux d'expertise, passés au nom ou pour le compte de dite Compagnie.

L'adjudicataire bénéficiera des dispositions du cahier des charges arrêté par l'Assemblée fédérale pour la nouvelle concession du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon, qui fait suite aux présentes.

Il demeurera, en outre, au bénéfice de la convention passée en 1869 entre l'Etat du Valais et la Compagnie déchue, par laquelle le Canton du Valais s'est engagé à exécuter les travaux du chemin de fer de Loèche à Viège à des conditions déterminées.

§ 3. Conditions de l'adjudication.

Art. 5. Toute personne, Société ou Compagnie qui veut participer aux enchères, est tenue de se faire préalablement agréer par le Conseil fédéral au moins quinze jours à l'avance et de se soumettre à toutes les obligations du cahier des charges annexé.

Pour être admise aux enchères, elle doit justifier, au plus tard six jours avant le jour fixé, qu'elle a opéré, soit à la Caisse fédérale, soit dans une banque suisse désignée par le Conseil fédéral, un dépôt de cinq cent mille francs en espèces ou titres et valeurs financières reconnues acceptables en lieu d'espèces.

Ce dépôt sera immédiatement restitué si la personne, Société ou Compagnie qui l'a opéré n'est pas adjudicataire. Dans le cas contraire, ladite somme restera déposée à titre de cautionnement comme garantie des engagements pris par le fait de l'adjudication.

Art. 6. Trois mois au plus tard après l'adjudication et avant la prise de possession ordonnée par le Conseil fédéral, l'adjudica-

taire est tenu de verser à la Caisse fédérale ou dans les caisses de la banque suisse désignée la moitié du prix de dite adjudication.

Le solde doit être payé dans les six mois à partir du jour de l'adjudication, mais sans intérêts dès cette date.

Art. 7. L'adjudicataire sera tenu de satisfaire en lieu et place de la Compagnie internationale de la Ligne d'Italie par le Simplon à toutes les obligations résultant du cahier des charges de la nouvelle concession, soit vis-à-vis de la Confédération suisse, soit vis-à-vis du Canton du Valais, des communes ou des particuliers.

En un mot, par le fait de l'adjudication, il sera soumis à toutes les obligations et à toutes les charges prévues audit cahier des charges.

Art. 8. L'adjudicataire sera tenu de payer aux employés en fonctions au jour de la prise de possession, en cas de licenciement, l'indemnité équitable à laquelle ils pourraient avoir droit.

Art. 9. Seront à la charge de l'adjudicataire tous les frais de l'adjudication, comme honoraires de commissariat, d'expertise et de délégation fédérale, émoluments du notaire et droits de timbre résultant du procès-verbal, à teneur des lois du Canton du Valais.

Art. 10. Par le fait de l'adjudication, l'adjudicataire fait élection de domicile à Berne et déclare accepter expressément la juridiction du Tribunal fédéral pour tous les effets et conséquences de droit privé de dite adjudication.

Berne, le 1er août 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Circulaire

du

Conseil fédéral suisse à tous les Etats confédérés concernant les enquêtes dans les cas d'accidents de chemins de fer.

(Du 8 août 1873.)

Fidèles et chers Confédérés,

L'art. 32 de la loi sur les chemins de fer a réservé aux Cantons, dans toute leur étendue, les attributions se rattachant à l'exercice de leur droit de surveillance en matière de police de chemins de fer. On doit y comprendre aussi bien le droit que l'obligation de procéder à des enquêtes promptes et minutieuses dans les cas d'accidents de chemins de fer, afin d'arriver à en découvrir la cause. Il n'est aucunement besoin pour cela, comme plusieurs le croient encore par erreur, d'une annonce préalable ou d'une invitation de la part de l'administration du chemin de fer. Il est également inadmissible que l'enquête soit dirigée par cette dernière au lieu de l'être par l'organe des autorités de l'Etat. Si l'enquête démontre qu'il y a eu un fait tombant sous le coup des art. 67 et 68 du code pénal fédéral, les actes doivent dans la règle être transmis par les Gouvernements cantonaux à notre Département de Justice et Police, qui décide sur les démarches ultérieures à faire.

Or, comme la loi sur les chemins de fer a chargé le Conseil fédéral de pourvoir à la sécurité du service des voies ferrées, nous

avons plus que jamais le devoir de veiller à ce que les enquêtes dans cette matière soient instruites exactement et à fond. Aussi avons-nous chargé notre Département des Chemins de fer et du Commerce d'exercer un contrôle sur la manière dont elles sont dirigées, et nous devons vous prier de bien vouloir lui communiquer à l'avenir, le plus tôt possible, les actes de *toutes* les enquêtes se rapportant aux accidents sur les chemins de fer. Le Département des Chemins de fer veillera, dans les cas qui exigeront des poursuites pénales, à ce que les actes soient transmis ensuite au Département de Justice et Police pour recevoir la solution juridique que comportera chaque cas.

Nous saisissons cette occasion, fidèles et chers confédérés, pour vous recommander avec nous à la protection divine.

Berne, le 8 août 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Règlement

sur

la marche à suivre pour le dépôt des pièces en vue de la construction des chemins de fer.

(Du 19 août 1873.)

Art. 1.

Après exécution du piquetage et la levée du profil en long et des profils en travers, la Compagnie devra, en vertu de l'art. 10 de la loi fédérale du 1er mai 1850 sur l'expropriation, déposer en mains de la commune le plan parcellaire et le profil en long, pour qu'ils reçoivent la publicité nécessaire.

Art. 2.

A l'expiration du délai (de 30 jours) fixé par la loi, la Compagnie devra prendre connaissance des objections et des vœux qui lui auront été transmis. Les modifications éventuelles qui seront adoptées à la suite d'une entente amiable doivent être immédiatement reportées sur le tracé, et les plans seront ensuite déposés une seconde fois, en ce qui concerne les tronçons modifiés, pendant 30 autres jours, en tant que les modifications occassionneraient de nouvelles expropriations ou des modifications aux premières emprises.

Art. 3.

Les objections soulevées qui n'auront pas été aplanies à l'amiable conformément à l'art. 2, seront transmises par le Conseil communal au Gouvernement du Canton, et par ce dernier au Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce.

Art. 4.

Après la rectification des plans prévue à l'art. 2, la Société enverra au Département des Chemins de fer et du Commerce, en trois doubles, les pièces énumérées aux art. 8, 9, 10, 11, 15 et 19 du règlement du 20 février 1873. Pour les terrassements seuls le devis prescrit à l'art. 15 devra être déposé détaillé à ce moment; pour les travaux d'art, la voie et les bâtiments, un devis sommaire suffira provisoirement.

Ces pièces devront être accompagnées d'une copie de la publication du Conseil communal mentionnée à l'art. 16 de la loi fédérale sur l'expropriation, et d'une attestation de l'époque à laquelle cette publication a eu lieu.

Art. 5.

Un des trois doubles sera communiqué par le Département au Gouvernement cantonal, qui sera invité, conformément à l'art. 14, 3e alinéa, de la loi fédérale du 23 décembre 1872, à faire connaître, dans un délai déterminé, les vœux qu'il pourrait avoir à formuler dans l'intérêt du Canton et des communes.

Art. 6.

Après que le Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce aura examiné les pièces, celles-ci seront soumises à l'approbation du Conseil fédéral. Un des doubles, muni de l'approbation de cette autorité, est retourné à la Compagnie, tandis que l'autre reste au bureau des chemins de fer.

Art. 7.

Une fois en possession des plans approuvés, la Société de construction convoque la Commission fédérale d'estimation pour qu'elle procède aux expropriations. Dès que cette dernière a terminé ses travaux, la Compagnie peut commencer la construction, sous réserve des prescriptions des art. 35 et 46 de la loi fédérale sur l'expropriation.

Si la Compagnie est parvenue à s'entendre à l'amiable avec es propriétaires sans recourir à l'expropriation, les travaux peuvent ommencer immédiatement après l'approbation des pièces déposées.

Art. 8.

Pendant les formalités d'expropriation, la Compagnie doit présenter les autres pièces prévues dans le règlement du 20 février 1873, par exemple les plans pour les passages à niveau, l'aménagement des stations, les travaux d'art, etc., ainsi que les devis détaillés qui s'y rapportent.

Art. 9.

Ces pièces sont, comme les précédentes, envoyées par le Département fédéral au Gouvernement cantonal pour préavis.

Art. 10.

Dès qu'elles sont revenues au Département, elles sont soumises à l'approbation définitive.

Art. 11.

Les plans pour les bâtiments, ainsi que les devis y relatifs, forment une troisième série de pièces, dont l'approbation a lieu de la même manière que celle des deux autres.

Art. 12.

Il est dans l'intérêt de la Société, avant de commander les rails et leurs accessoires, de soumettre au Département, pour être approuvées, les pièces relatives à l'établissement de la voie (art. 13 du règlement du 20 février 1873) et, cas échéant, de demander, avant de commander le matériel roulant, l'autorisation de s'écarter des prescriptions du règlement sur l'unité technique des chemins de fer.

Berne, le 14 août 1873.

Le Chef du Département
des Chemins de fer et du Commerce:
SCHERER.

Approuvé par le Conseil fédéral.

Berne, le 19 août 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la création et le traitement de fonctions au Département des Chemins de fer et du Commerce.

(Du 8 septembre 1873.)

Monsieur le Président et Messieurs,

La loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire suisse, ayant donné aux autorités fédérales le droit d'accorder des concessions, ainsi que le droit et le devoir de contrôler la construction et l'exploitation des chemins de fer, les fonctions du Conseil fédéral ont pris une telle extension, que vous avez jugé avec nous qu'il convenait de modifier la loi d'organisation et de créer un nouveau Département essentiellement chargé des chemins de fer, et qu'il était nécessaire de créer de nouvelles fonctions. Celles-ci n'ont toutefois pas été admises dans la nouvelle loi sur les traitements, du 5 août dernier, et lors de la discussion y relative il a été au contraire décidé que des propositions spéciales devaient être présentées sur la création et le traitement de places de fonctionnaires au Département des Chemins de fer; nous avons, en conséquence, l'honneur de vous soumettre nos propositions à ce sujet, en les accompagnant du rapport suivant, qui doit nécessairement s'étendre sur l'organisation de la section des chemins de fer du Département dans son ensemble. Nous vous soumettons déjà ce projet pour la

prochaine session extraordinaire, afin d'avoir une base arrêtée pour la fixation du budget de l'année prochaine.

Nous avions prévu, au commencement, la nomination d'un inspecteur général des chemins de fer suisses, auquel devaient être subordonnés un inspecteur technique (ainsi que l'inspecteur du Gothard), un inspecteur de l'exploitation ou administratif et un contrôleur des taxes; toutefois, après examen, nous avons trouvé que le Chef du Département, communiquant directement avec les inspecteurs, a pour mission d'examiner toutes les affaires et se réserve de prendre une décision dans chaque cas, pour autant que cela dépend du Département, et qu'un inspecteur général serait superflu. Nous nous sommes en conséquence bornés à nommer un inspecteur technique et un inspecteur administratif.

L'*inspectorat du Gothard*, qui forme une branche spéciale de l'inspectorat technique, et qui a été créé par l'arrêté fédéral du 2 mars 1872, sera supprimé après l'achèvement de la ligne du Gothard. Le fonctionnaire chargé de cette partie, qui a été jusqu'à présent rémunéré sur le crédit pour le Département de l'Intérieur, est naturellement attaché au Département des Chemins de fer, et ses fonctions doivent dès lors être prévues ici. L'inspecteur de la ligne du Gothard est en même temps remplaçant de l'inspecteur technique. Dans les derniers temps, il a aussi été chargé de fournir au Bureau de statistique les matériaux nécessaires pour l'élaboration de la statistique des chemins de fer. Il serait plus rationnel et conforme à l'art. 23 du règlement du 20 février 1873, concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer, que, cela soit dit en passant, la statistique des chemins de fer fût laissée exclusivement aux soins du Département des Chemins de fer et du Commerce, à l'instar de ce qui se pratique au Département des Postes en ce qui concerne sa sphère d'activité. En attendant une révision ultérieure de la loi d'organisation, on devra s'en tenir au mode actuel: savoir qu'un employé du Bureau de statistique, qui peut être occupé aussi à des copies pour le bureau des chemins de fer, exécutera les travaux de statistique des chemins de fer sous la surveillance et la direction de l'inspecteur du Gothard.

Les attributions de l'inspecteur technique sont en substance les suivantes: Il aura tout d'abord à rédiger les divers règlements prévus par la loi sur les chemins de fer du 23 décembre 1872, concernant l'unité technique dans le système des chemins de fer suisses, et cela tant pour les lignes principales que pour les lignes secondaires et à voie étroite; de plus, à élaborer des règlements pour l'examen des locomotives et des wagons, etc.; il aura enfin

à rédiger un projet de règlement unique pour les signaux. Ici appartient aussi la confection des modèles pour les plans techniques prévus à l'art. 19 du règlement du 20 février 1873. Après l'entrée en vigueur de ces prescriptions, l'inspectorat aura à veiller à ce qu'elles soient dûment observées.

Il aura à examiner les justifications techniques accompagnant les demandes de concession, et à s'assurer tout particulièrement si elles sont conformes aux prescriptions du règlement cité.

Lorsque des projets d'exécution seront présentés, l'inspecteur technique aura à soumettre à un examen détaillé les plans de la voie de fer et des travaux sous rails, ainsi que des travaux d'art, etc., et à fournir un préavis en vue de leur approbation. Si des Gouvernements cantonaux ou des communes énoncent des vœux et des demandes, il examinera avec soin les intérêts de part et d'autre, s'assurera de l'état de fait en procédant, le cas échéant, à une inspection locale, et formulera ensuite ses propositions motivées. Il est aussi chargé de faire exécuter la ratification.

Dans les contestations en matière d'expropriation, il examinera à fond, le cas échéant, les motifs des oppositions au point de vue technique et fera un rapport et des propositions à ce sujet.

Si, dans les cas où deux ou plusieurs lignes venant en contact, notamment par des croisements, les diverses Compagnies ne peuvent tomber d'accord quant au tracé, aux stations et aux gares, l'inspecteur technique a pour mission d'examiner le différend, en consultant les plans existants ou à compléter, et, s'il le faut, en faisant une inspection locale ou des études spéciales sur l'objet litigieux, ainsi que des esquisses et des plans. Il s'efforcera de concilier les intérêts contraires et rendra son préavis dans ce sens. Lorsqu'il y aura des difficultés en matière de raccordement et de cojouissance de sections de lignes existantes, il fera intervenir la médiation fédérale.

S'il s'agit de chemins de fer en voie de construction, l'inspecteur technique contrôle l'observation des délais fixés aux Compagnies pour le commencement, la continuation et l'achèvement de leurs lignes, et constate la mise en œuvre en temps utile. Il surveillera l'exécution des travaux pour s'assurer si elle se fait conformément aux plans approuvés et aux autres prescriptions. Il fera annuellement rapport sur l'état et l'avancement des travaux, ou il réavisera le rapport fait par la Compagnie de construction, ce qui ne peut avoir lieu que sur la base d'une inspection faite par l'inspecteur lui-même ou par un ingénieur du contrôle.

Après l'achèvement de la ligne il sera procédé à sa réception, et l'on constatera dans un rapport si et à quelles conditions la

ligne peut être livrée à l'exploitation. L'inspecteur aura aussi à pourvoir à ce que les plans définitifs et les autres documents prescrits par la nouvelle loi sur les chemins de fer soient remis à temps. Il fera aussi en sorte que les plans des lignes existantes soient transmis successivement et au complet au bureau fédéral des chemins de fer, et que les modifications ultérieures soient apportées aux plans d'ensemble.

Dans les cas d'accidents, l'inspecteur technique aura à se transporter sur les lieux et à procéder à l'enquête au point de vue technique, ou bien il déléguera à cet effet un ingénieur du contrôle.

Afin d'avoir sous la main un aperçu graphique complet du réseau des chemins de fer suisses et de pouvoir sauvegarder les intérêts de la Confédération lors de constructions nouvelles, il sera confectionné une carte des chemins de fer, où elles seront marquées avec soin.

Enfin, l'inspecteur technique a pour mission de contrôler exactement l'état des chemins de fer suisses, qui ont actuellement un développement de 1400 kilomètres, et de surveiller l'organisation pour la sûreté de l'exploitation. Cette surveillance ne porte pas seulement sur l'état des rails, des gares et des stations, mais aussi sur les travaux d'art, les clôtures, les prises d'eau, bâtiments, etc. Chacune des 306 locomotives qui fonctionnent actuellement en Suisse doit, après avoir parcouru 200,000 à 300,000 kilomètres, être soumise à une révision, et chaque machine doit subir tous les 3 ans au moins une épreuve de chaudière. Les 14,000 wagons des lignes suisses doivent être contrôlés non seulement quant à leur état, mais il faut encore veiller strictement à ce que chaque wagon soit revu à fond après avoir parcouru 30,000 à 40,000 kilomètres; l'accouplement, les bandages, les boîtes à graisse, et en général tout ce qui concerne la sûreté de l'exploitation et du public, doit être l'objet d'une surveillance incessante.

L'inspecteur doit, autant que faire se peut, parcourir de temps à autre les lignes pour s'assurer si tout est en ordre au point de vue technique, et pour pouvoir faire des propositions en vue de remédier aux défectuosités ou d'apporter des améliorations.

Indépendamment de ces affaires, il y aura de fréquentes audiences et consultations avec les représentants des Compagnies de chemins de fer, etc., auxquelles l'inspecteur devra souvent consacrer des journées entières, sans compter les réponses par écrit à de nombreuses demandes concernant des questions techniques de tout genre.

Il reste encore à rappeler qu'il conviendrait de faire surveiller à l'avenir par l'inspecteur technique l'exécution des travaux nécessaires au point de vue militaire.

Si l'on considère toute l'étendue des affaires incombant à l'inspecteur technique, on ne saurait disconvenir que les travaux qui s'y rattachent ne soient quatre ou cinq fois plus considérables que ceux d'un ingénieur de chemin de fer.

Il est donc absolument nécessaire de lui donner des aides:

1. Un *aide* au bureau, qui doit posséder quelques connaissances techniques et soit en quelque sorte au fait de la terminologie technique, capable de rédiger des écrits techniques, de lever des dessins techniques et d'expédier calligraphiquement des approbations de plans.

Les travaux qui lui incomberaient spécialement sont les suivants:

Rédaction et expédition des rapports et écrits techniques, ainsi que les correspondances directes de l'inspectorat, calculs de frais, etc.

Il en tient un contrôle spécial, dans lequel sont aussi enregistrées les lettres qui parviennent directement à l'inspectorat. Bien que les expéditions les plus importantes passent par la chancellerie du bureau des chemins de fer et y soient contrôlées, il n'en reste pas moins une quantité de correspondances (avec les ingénieurs du contrôle, les ingénieurs des lignes, les chefs mécaniciens, etc., réponses à des questions techniques de tout genre) qui sont directement expédiées par l'inspectorat technique, en sorte qu'il est nécessaire de contrôler spécialement l'arrivée et l'expédition des missives.

Inscrire la ratification du Conseil fédéral sur les plans (travail qui absorbe du temps), expédier ces derniers, tenir un contrôle séparé des plans approuvés.

Mettre en ordre les rapports des ingénieurs du contrôle.

Copier les plans et dessins (travail qui demande toujours plus de temps).

Eu égard aux connaissances spéciales que doit posséder l'aide de l'inspecteur technique, nous proposons de lui assigner un traitement de fr. 3500 à fr. 4000.

2. *Ingénieurs du contrôle.*

Pour la surveillance des constructions des lignes et du matériel ılant il y a 5 ingénieurs du contrôle, dont 3 ont à inspecter les nes et 2 ont à contrôler le matériel d'exploitation.

En Allemagne et partout où il existe un contrôle dos chemins de fer, les contrôleurs parcourent constamment la voie. En ce qui concerne les chemins de fer suisses, nous admettons, d'après l'expérience faite jusqu'à présent, qu'il sera possible de parcourir deux fois par an toutes les lignes en exploitation. Comme une seule inspection non interrompue demande à peu près 3 mois, si le temps est favorable, les contrôleurs seraient occupés à cette inspection environ la moitié de l'année. Chacun d'eux doit adresser tous les 3 jours, soit deux fois par semaine, un rapport par écrit à l'inspectorat, et après chaque visite des lignes dont le contrôle lui est départi, il a à relever le résultat général de l'inspection, et ce relevé est transmis aux Compagnies respectives. Une autre partie de la tâche des contrôleurs consiste à surveiller l'observation des directions données aux Compagnies et à en faire rapport à l'inspecteur technique, qui en donne communication au Département; lorsqu'il s'agit de constructions nouvelles, ils assistent l'inspectorat en contrôlant l'exécution d'après les plans, et enfin ils ont à pourvoir à ce que les plans soient complétés et à exécuter les dessins les plus importants.

Les contrôleurs du matériel d'exploitation ont avant tout à veiller à ce que le matériel soit dans un état conforme au règlement. Ils doivent assister aux épreuves de *nouvelles* locomotives et aux épreuves de chaudières des *anciennes* machines. Si ces épreuves se font aussi régulièrement que dans les pays voisins, chaque contrôleur sera mis à réquisition au delà de 100 jours par an.

Ces ingénieurs auront à examiner avec soin les essieux, les boîtes à graisse, les bandages, les caisses des wagons, et à veiller à ce que les trains aient toujours le nombre de freins voulu, contrôle qui prend beaucoup de temps. Ils doivent se tenir constamment au courant de l'acquisition de matériel neuf et du matériel hors d'usage, et inscrire les résultats dans les tableaux destinés à cet effet. En cas d'accident, ils ont à faire rapport sur ce qui concerne leur branche. Ils remettent leurs autres rapports de la même manière que les contrôleurs des voies. Enfin, ils feront les dessins de machines qui seraient nécessaires.

Comme le matériel s'use constamment, un contrôle régulier est dans l'intérêt non seulement de l'exploitation et du public, mais encore et notamment dans celui des Compagnies elles-mêmes. On a jugé nécessaire de surveiller par voie d'association les chaudières à vapeur des fabriques, ce qui exige pour environ 500 chaudières un personnel de 4 employés; à plus forte raison, combien n'est-il pas nécessaire de soumettre les chaudières des locomotives à un contrôle éclairé!

On ne peut pas établir des contrôleurs provisoires, car des mutations fréquentes seraient inévitables et les employés nouvellement nommés devraient être initiés dans leurs fonctions, non sans une grande perte de temps. En général, on sait par expérience qu'une surveillance par voie d'experts, si elle doit se renouveler fréquemment, est toujours plus coûteuse qu'un contrôle exercé par des employés en titre.

On doit rappeler encore que les ingénieurs du contrôle, élevés au rang de fonctionnaires, peuvent rendre les meilleurs services en cas d'exploitation militaire des chemins de fer, en ce qu'ils connaissent à fond tout le réseau suisse des lignes ferrées aussi bien que l'état et la nature du matériel.

Il peut arriver que dans quelques années, alors que des indications nécessaires, qui manquent encore entièrement ou en grande partie, seront réunies, le nombre des ingénieurs du contrôle pourra être réduit; en attendant, et pour une période de fonctions, le travail ne saurait être fait par moins de cinq titulaires. Leur traitement doit être fixé de telle façon qu'en présence de la concurrence des administrations de chemins de fer, on puisse trouver des hommes capables pour les fonctions fédérales. Sur les 5 ingénieurs provisoires, 4 ont touché jusqu'à présent chacun fr. 4820 et un fr. 3600 par an. Nous estimons rester dans la juste mesure en proposant un traitement de fr. 3500 à 4500 au maximum et au minimum.

Le traitement est fixé à ce chiffre aussi eu égard à la circonstance que les ingénieurs du contrôle passent une grande partie de l'année en voyage et que jusqu'à prrésent, abstraction faite d'une augmentation pour la suite, ils ont reçu la modeste indemnité de fr. 5 par jour.

L'administration des chemins de fer, notamment le contrôle tel qu'il vient d'être décrit en traits généraux, grève le budget de dépenses nouvelles assez considérables. Toutefois une expérience, de courte durée seulement, a démontré que l'exécution de la nouvelle loi sur les chemins de fer n'est guère possible avec des moyens plus réduits.

Au surplus, la question n'est pas encore résolue de savoir si les administrations de chemins de fer n'ont pas à contribuer pour une part aux frais du contrôle, qui est aussi dans leur intérêt, et aux frais des plans servant à combiner les projets de Compagnies en conflit.

Les attributions de l'*inspectorat administratif* peuvent se résumer comme suit:

Dans notre message du 19 décembre dernier, concernant l'allocation d'un crédit en vue de l'exécution de la nouvelle loi sur les chemins de fer, nous faisions observer que la sphère d'activité comprendrait essentiellement le contrôle des tarifs et du transport; toutefois, et avant la nomination de l'inspecteur, nous avons cru devoir étendre le cercle de ses fonctions en le chargeant de surveiller l'observation, par les Compagnies de chemins de fer, de toutes les prescriptions de la loi et des concessions, en tant qu'elles ne sont pas de nature technique, tâche dans laquelle la surveillance des taxes et des tarifs prend une place prépondérante.

A cette section incombent spécialement l'examen préalable et le préavis des affaires suivantes:

a. les demandes de concession,
b. les statuts des Compagnies de chemins de fer,
c. les transmissions de concessions, les fusions, les contrats d'exploitation, etc.,
d. l'exploitation et les questions de raccordement,
e. la police des lignes, en tant qu'elle ne rentre pas dans les attributions des autorités cantonales de police,
f. les horaires et leur observation,
g. les taxes et tarifs,
h. les règlements de transport,
i. l'allégement du service de tous les fonctionnaires et employés des entreprises suisses de transport, dans le sens de l'art. 9 de la loi sur les chemins de fer.

L'inspecteur administratif actuel s'est efforcé jusqu'à présent de suffire seul à ses fonctions, et il ne lui a été donné un aide provisoire que pour la première révision de tous les tarifs des entreprises de chemins de fer en exploitation; toutefois il est évident qu'un homme ne suffit pas et que le contrôle des tarifs seuls, si l'on veut qu'il soit exercé à fond et avec soin, comme l'exige catégoriquement l'article 35 de la loi, prend beaucoup plus de temps qu'il n'était prévu au début. Des personnes très-compétentes ont même recommandé la création d'un bureau spécial avec un chef et plusieurs aides exclusivement employés à ce service, et si nous ne donnons pas encore suite à cette proposition, nous devons reconnaître que c'est eu égard à la question des frais que nous faisons tout au moins l'essai de satisfaire à la loi d'une manière plus simple. Nous proposons en conséquence d'adjoindre un *contrôleur des tarifs* à l'inspecteur administratif. Si l'on considère que dès le 1er avril jusqu'à la mi-août, les différentes Compagnies ne nous ont pas transmis moins de 41 tarifs, en partie très-étendus, que les tarifs des marchandises subissent des varia-

tions continuelles, entretenues par la concurrence toujours croissante, que tous les nouveaux chiffres de taxes doivent être comparés tant avec la concession qu'avec l'indication des distances, que les conditions de transport doivent être contrôlées et les tarifs spéciaux examinés conformément au chiffre 3 de l'art. 35 de la loi sur les chemins de fer, il n'est personne qui puisse se refuser à la conviction d'abord que l'activité d'un homme doit être pleinement absorbée par ce contrôle seul et de plus qu'il doit toujours y avoir suffisamment matière à travail pour l'inspecteur administratif. D'ailleurs, ce fonctionnaire ne doit nullement demeurer étranger à ce qui concerne les tarifs; les projets et propositions y relatifs au Département devront régulièrement émaner de l'inspecteur. Pour remplir complètement les fonctions de contrôleur des tarifs, il n'en faut pas moins un homme déjà au fait de la composition des tarifs, des conditions de la concurrence, etc. Les fonctionnaires possédant les qualités requises sont toujours recherchés et bien rétribués par les administrations de chemins de fer suisses; ils reçoivent fr. 4500-6000 par an et ont à certaines conditions droit à des pensions. Si dès lors nous tenons à pouvoir choisir entre des candidats capables, il n'est pas possible de demeurer en dessous de ces chiffres, et la seule considération du système servant de base à la nouvelle loi sur les traitements nous empêche d'aller jusqu'au maximum susmentionné. Nous proposons de fixer de fr. 4500 à 5500 le traitement du contrôleur des tarifs, et nous estimons que cette proposition se justifie d'autant mieux que ce fonctionnaire est seul à même de remplacer l'inspecteur administratif en cas d'absence ou d'empêchement.

La *Chancellerie* est le point de concentration de tout ce qui émane des divers inspectorats et qui leur est adressé, en général, des entrées et des sorties. Le contrôle, l'enregistrement et les archives relèvent uniquement du Département, section des chemins de fer.

Ce qui n'est pas du ressort d'un inspectorat, quant aux rapports et propositions, par conséquent toutes les affaires qui ne rentrent pas spécialement dans le domaine technique ou de l'exploitation, ainsi que la plupart des questions de nature mixte, demandant le concours tant de l'inspecteur technique que de celui de l'exploitation, doivent être étudiées et préparées par le *chef du bureau*. Parmi les travaux qui lui incombent, nous mentionnerons en particulier la rédaction des messages concernant l'octroi, la transmission et la prolongation des concessions et des propositions concernant les justifications financières et les expropriations. (Choix des Commissions d'estimation, autorisation de lever des plans et de prises de possession à teneur des art. 8 et 46 de la loi sur les

expropriations, etc.); il devra de plus fonctionner comme secrétaire aux conférences, tenir le registre des hypothèques sur les chemins de fer, préaviser les questions de droit, diriger la publication du journal des chemins de fer, soigner la correspondance relative aux diverses affaires courantes générales, surveiller les expéditions, et en général organiser la marche régulière de la Chancellerie.

En ce qui concerne les travaux et les connaissances exigées pour l'emploi, le secrétariat de ce Département doit être placé sur la même ligne que ceux des Départements militaire et des Finances. Pour cette place, nous avons naturellement attaché une importance particulière à ce que le titulaire possède des connaissances juridiques assez étendues. Dans ces circonstances, il est juste et équitable d'assimiler quant au traitement le secrétaire du Département aux secrétaires du Département des Finances et du Département militaire.

Un registrateur est indispensable pour enregistrer au contrôle les missives reçues et expédiées, avec court résumé du contenu (dès le 1er avril à fin juillet, le nombre de ces missives a été d'environ 200 concernant la ligne du St-Gothard, et d'environ 1550 relatives à d'autres affaires, dont un grand nombre de circulaires), pour enregistrer et classer les nombreux plans qui doivent être présentés à l'époque de la concession, et avant et après la construction, les statuts, comptes, inventaires, rapports annuels, procès-verbaux d'assemblées générales. Il a en outre à tenir divers registres (concernant les délais fixés par les concessions, les Commissions d'estimation, etc.).

La recherche et le replacement de documents demandés par le bureau ou par des particuliers prennent un temps considérable. Une registrature bien organisée au Département des Chemins de fer nous paraît pour le moins tout aussi nécessaire que dans un autre Département quelconque. En proposant de créer cette place, nous estimons que le traitement doit être égal à celui du registrateur-bibliothécaire du Département de l'Intérieur.

Comme il arrive presque chaque jour que des correspondances et des décisions doivent être traduites en français, une traduction convenable suppose le plus souvent la connaissance de la terminologie technique, en sorte qu'elle ne peut être bien et promptement faite par les employés de la Chancellerie fédérale; comme les expéditions au bureau ne pourront dans la suite être faites par un seul copiste, et qu'une expédition prompte et sûre des diverses circulaires, etc., exige un contrôle exact, nous avons prévu un emploi de *traducteur-commis*, avec un traitement de fr. 3000 à 3500. L'ordre de la bibliothèque, le soin des nombreux ouvrages litho-

graphiés et imprimés et de la comptabilité complétera suffisamment ses occupations. Pour le cas où ce dernier ou le registrateur ne seraient momentanément pas suffisamment occupés par leurs fonctions régulières, on pourra les employer à des récapitulations pour l'inspecteur administratif ou à des travaux de statistique.

Dans la catégorie des employés, un seul *copiste* permanent figurera au budget de cette année. Nous pensons cependant que le surcroît des travaux nécessitera plus tard une augmentation du nombre des employés de cette catégorie.

Division du Commerce.

Nous n'avons point d'innovations à proposer pour cette division; mais pour être complets, nous avons fait figurer dans la nouvelle organisation les fonctions déjà existantes.

Nous ajouterons seulement qu'on a l'intention d'assigner à cette division une sphère d'activité un peu plus étendue et d'exiger davantage du commis du secrétaire du commerce, ce qui aura pour effet une augmentation correspondante du traitement de ce fonctionnaire.

Après cet exposé, nous avons l'honneur de vous recommander l'adoption du projet d'arrêté ci-joint et nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 8 septembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

modifiant

la concession du Canton de Berne du 28 décembre 1870 pour la construction et l'exploitation de la ligne du Brünig.

(Du 15 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'administration de la Compagnie de la ligne du Bödeli, des 16 décembre 1872 et 7 mars 1873;

vu l'office à l'appui, du Conseil exécutif du Canton de Berne, du 20 mars 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 16 juillet 1873,

arrête:

Les art. 1 et 3, ainsi que la lettre B de l'art. 18 de la concession du Canton de Berne, du 28 décembre 1870, pour la construction et l'exploitation d'une ligne du Brünig, sont, en ce qui concerne la première section, modifiés comme suit:

a. Le changement apporté dans l'établissement du chemin de fer du Bödeli à la direction de la ligne qui était déterminée par l'acte de concession, changement qui consiste dans le

fait que la ligne part de Därligen au lieu de partir de Neuhaus, est approuvé.

b. Le projet tendant à changer la direction de la ligne dès Interlaken pour la rive droite de l'Aar à Zollbrücke et à prolonger la ligne jusqu'à Bönigen, est approuvé.

c. Pour la section non encore construite d'Interlaken-Zollbrücke-Bönigen, il devra être fourni au Conseil fédéral, dans le délai de trois mois à dater du présent arrêté, les justifications techniques et financières énumérées au titre II (articles 7 à 19) du règlement du 20 février 1873 concernant les justifications exigées pour les demandes de concessions de chemins de fer. Dans six autres mois à dater de l'acceptation de ces justifications, la première section devra être complètement achevée et livrée à l'exploitation.

d. Aussi longtemps que la première section seulement sera en exploitation, la Compagnie sera autorisée à n'établir que des wagons de première et de seconde classe, et à percevoir pour ce cas les taxes maximales suivantes :

Personnes.

Wagons de première classe	19 cent.
» » seconde »	9 »

par kilomètre parcouru.

Bétail.

Chevaux, ânes et mulets	12 »
Gros bétail de toute espèce, sauf les veaux	7 »
Veaux, porcs, chiens, moutons, chèvres	3 »

par tête et par kilomètre.

Marchandises.

Grande vitesse	3,5 »
Petite vitesse	1,8 »

par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Les taxes maximales ci-dessus devront être réduites dès que la ligne rendra 8 %. Si le produit net de l'entreprise n'atteint pas 5 %, la Compagnie est autorisée à élever les taxes ci-dessus de 30 %.

e. Les taxes établies par la concession du 28 décembre 1870 restent en vigueur aussi longtemps que l'exploitation de la ligne est restreinte à la section de Därligen à Interlaken.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 1er août 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 15 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

ratifiant

la transmission à la Compagnie du chemin de fer de Berne à Lucerne des concessions pour les chemins de fer Gümligen–Langnau, Langnau–Kröschenbrunnen et Kröschenbrunnen–Lucerne.

(Du 17 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction du chemin de fer de Berne à Lucerne, datée du 3 juillet 1873;

vu les préavis des Gouvernements des Cantons de Berne et de Lucerne, du 19 juillet 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 8 septembre 1873,

arrête:

1. La transmission à la Compagnie du chemin de fer de Berne à Lucerne des concessions suivantes est ratifiée, à la condition que cette cession ne pourra augmenter en aucune façon le compte des frais d'établissement et d'achat de matériel, et que le droit d'exa-miner en détail ce compte, tant à ce point de vue qu'aux autres, estera réservé à la Confédération:

a. Concession accordée le 28 mars 1857 par le Canton de erne au Comité fondateur de l'Est-Ouest Suisse, pour une ligne e chemin de fer de Berne à la frontière cantonale près de Krö-

schenbrunnen, ratifiée par arrêté fédéral du 4 août 1857, renouvelée par arrêté du Conseil fédéral du 15 février 1859, transmise au Canton de Berne, en ce qui concerne le tronçon Gümligen-Langnau, par décret du Grand Conseil du Canton de Berne du 29 août 1861, ratifiée par la Confédération le 25 janvier 1862, et enfin modifiée par la concession accordée le 10 mars 1870 pour la ligne Langnau-Kröschenbrunnen;

b. Concession accordée le 10 mars 1870 par le Canton de Berne au Comité d'initiative du chemin de fer de Berne à Lucerne, pour la ligne de Langnau à la frontière lucernoise près de Kröschenbrunnen, ratifiée par arrêté fédéral du 23 juillet 1870, et renouvelée par décret du Grand Conseil du Canton de Berne du 19 novembre et par arrêté fédéral du 23 décembre 1872;

c. Concession accordée le 10 mars 1870 par le Canton de Lucerne au Comité d'initiative du chemin de fer de Berne à Lucerne, pour une ligne allant de la frontière bernoise près Kröschenbrunnen à Lucerne, ratifiée par arrêté fédéral du 23 juillet 1870, et renouvelée, c'est-à-dire prolongée, par décret du Grand Conseil du Canton de Lucerne du 11 juin 1872 et par arrêté fédéral du 24 du même mois.

2. La ligne de Gümligen à Langnau pourra continuer à être exploitée par l'administration des chemins de fer de l'Etat bernois, en ce sens que la Compagnie du chemin de fer de Berne à Lucerne devient responsable, aussi en ce qui concerne les obligations imposées par la concession et la loi au point de vue de l'exploitation, en vertu de l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 16 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission de la concession pour le chemin de fer Lausanne-Ouchy.

(Du 17 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une demande datée du 12 août 1873 du Comité du chemin de fer Lausanne-Ouchy ;

vu la communication du Conseil d'Etat de Vaud, des 16/18 août 1873 ;

vu le message du Conseil fédéral du 8 septembre 1873,

arrête :

1. La transmission à la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des travaux hydrauliques de Bret de la concession accordée le 2 juin 1871, par le Canton de Vaud à un comité de fondation, ratifiée par arrêté fédéral du 20 juillet de la même année, prolongée par les arrêtés du Conseil fédéral du 20 décembre 1871, du 5 juin 1872, modifiée par décret du Grand Conseil du Canton de Vaud du 5 décembre 1872, et par arrêté du Conseil fédéral du 17 janvier 1873, prolongée par arrêté du Conseil fédéral du 13 janvier 1873 et par arrêté fédéral du 25 juillet 1873, pour un chemin de fer de Lausanne à Ouchy, est ratifiée sous la réserve que la cession effectuée n'exercera aucune influence sur les comptes des frais d'établis-

sement et d'exploitation de la ligne, et que le droit de la Confédération d'examiner en détail ces divers comptes demeure garanti à tous égards.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 16 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. Lütscher.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: Schiess.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
Schiess.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer de l'Emmenthal.

(Du 17 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction du chemin de fer de l'Emmenthal, du 25 août 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 3 septembre 1873,

arrête :

1. Le délai fixé pour le commencement des travaux de terrassement et la justification financière, à l'art. 3 des arrêtés fédéraux des 1er et 27 février 1872, concernant la ratification des concessions accordées par les Cantons de Berne et de Soleure pour un chemin de fer de Derendingen (éventuellement de Soleure) à Berthoud, et prolongé jusqu'au 1er août 1873 par arrêté du Conseil fédéral du 14 mars 1873, est prolongé de nouveau jusqu'au 1er mars 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 16 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. Lütscher.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: Schiess.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
Schiess.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer du Splügen.

(Du 17 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction générale de la Compagnie des chemins de fer de l'Union suisse, datée du 5 août 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 15 août 1873,

arrête :

1. Le délai pour le commencement des travaux et la justification financière, fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 21 octobre 1869, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Coire jusque sur le Splügen ou à travers le Splügen, au moyen d'un tunnel, à la frontière italienne, et prolongé jusqu'au 21 avril 1870 par arrêté du Conseil fédéral du 30 octobre 1871, est de nouveau prolongé de 2 ans, soit jusqu'au 21 avril 1876.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 16 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvelle-« ments de concessions échues, de même que des ratifications de « transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées « qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de « priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Thoune à Konolfingen.

(Du 17 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FEDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de concession du Comité d'initiative pour un chemin de fer de Thoune à Konolfingen, datée du 26 mars 1873, et les lettres de ce Comité au Département fédéral de l'Intérieur, des 19, 22 et 27 mai 1873, avec les annexes;

vu le message du Conseil fédéral du 18 juin 1873,

arrête:

Il est accordé au Comité d'initiative pour l'établissement d'un chemin de fer de Thoune à Konolfingen, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Konolfingen à Thoune, par Diesbach, et éventuellement de Konolfingen à Kiesen, par Diesbach, aux conditions renfermées dans les articles suivants:

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Berne.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 12 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er janvier 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er septembre 1876.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9 Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Berne et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, ront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. ne vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autosation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 cent.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 cent.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 cent.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des

wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédérél sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 25 kilogrammes, chaque fraction de 50 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascndant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie,

et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 $^0/_0$, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de Berne si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton de Berne dans un état parfaitement satisfai-

sant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à 22 ½ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Berne aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton de Berne est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

portant

concession d'un chemin de fer de Lyss à Zofingue.

(Du 22 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes datées des 28 avril, 24 et 27 mai 1873, du Conseil exécutif du Canton de Berne;

vu le message du Conseil fédéral du 24 juillet 1873,

arrête:

Il est accordé au Comité d'initiative du chemin de fer de Lyss à Zofingue, représenté par MM. Hans Herzog, député, à Langenthal, et Dr Hügli, à Koppigen, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Lyss à Zofingue, par Herzogenbuchsee et Langenthal, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Herzogenbuchsee.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

D'ici au 1er septembre 1874, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er janvier 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er janvier 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie. Les tunnels seront établis de manière à pouvoir aussi être utilisés pour une exploitation à double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 ½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes ot jeunes poulains, 8 cent.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 cent.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant [av]ec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des [wa]gons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au [li]eu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne

dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport de voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile de l'expéditeur. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par

wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons intéressés si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Berne, de Soleure et d'Argovie dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les

frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à 22 1/2 fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne prendra en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Berne, de Soleure et d'Argovie auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons susmentionnés sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 20 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Winterthour, par Kloten, Baden, Lenzbourg et Hunzenschwyl, d'une part à Zofingue et de l'autre à Aarau.

(Du 22 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 23 mai 1873, du Conseil communal de la ville de Winterthour;

vu le message du Conseil fédéral du 24 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé au Conseil communal de la ville de Winterthour, une concession pour l'établissement et l'exploitation de chemins de fer :

1° de Winterthour à Hunzenschwyl, par Kloten, Glattbrugg Baden et Lenzbourg;

2° de Hunzenschwyl à Zofingue, par Suhr et Safenwyl;

3° de Hunzenschwyl à Aarau,

aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploita-

tion des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Winterthour.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. D'ici au 1er septembre 1874 les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er janvier 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er janvier 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie. Les tunnels seront établis de manière à permettre l'exploitation à double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets

ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2\,^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture el industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le se les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être ta es aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la nfédération, ou des Cantons intéressés si la Confédération n'en t pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Zurich et d'Argovie dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas pour couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à 22 $^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Zurich et d'Argovie auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons susmentionnés sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 20 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Bülach à Schaffhouse.

(Du 22 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction de la Compagnie du Nord-Est suisse, du 19 mai 1873 ;

vu le message du Conseil fédéral du 7 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie du Nord-Est suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bülach à Schaffhouse, aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées en tout temps, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du moment où la Direction de la Compagnie du Nord-Est sera mise en possession de cette concession, ainsi que de celle du Grand-duché de Bade, et où le traité international y relatif sera conclu entre la Suisse et le Grand-duché de Bade.

Art. 3. Le siége de la Société est à Zurich.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. D'ici au 1er avril 1875 au plus tard, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er juillet 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er juillet 1877.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple ou à double voie. Même dans le cas d'une construction à double voie, la Compagnie est autorisée à l'établir à voie simple pour le commencement. En tout cas, si la Compagnie du Nord-Est est autorisée à construire le chemin de fer de Winterthour à Weiach par Bülach-Seglingen, la section Bülach-Seglingen sera établie à double voie, à cause des deux concessions qui se rencontrent sur cette section.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne, au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient appelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 1/2 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de 5/10 de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 18 *a*. Dans le cas où le chemin de fer de Winterthour à Weiach serait établi par Bülach et Seglingen, la ligne Bülach-Seglingen sera soumise, au point de vue des taxes maximales qu'elle peut percevoir, tant pour le trafic local que pour celui de transit de Winterthour à Waldshut et de Waldshut à Winterthour, aux dispositions des art. 25 à 31 de la concession accordée le 25 octobre 1870 par le Canton de Zurich et ratifiée le 19/22 décembre par l'Assemblée fédérale, pour un chemin de fer de Winterthour à la frontière cantonale près de Weiach.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions

de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8%, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les frais du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales au tarif des marchandises, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons intéressés si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Zurich et de Schaffhouse dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation

de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Zurich et de Schaffhouse auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons de Zurich et de Schaffhouse sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 20 septembre 1873.

Le Vice-Président: FEER-HERZOG.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer Jura-Gothard.

(Du 22 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 23 février 1873, de M. le Conseiller national Büzberger, à Langenthal;

vu le message du Conseil fédéral du 24 juillet 1873,

arrête:

Il est accordé au Comité d'initiative du chemin de fer Jura-Gothard, représenté par MM. Büzberger, conseiller national, à Langenthal, et de Sonnenberg, colonel, à Lucerne, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer partant de la ligne du Jura, à Delémont, passant par la Klus et Langenthal et se dirigeant sur Willisau, Wohlhausen, Lucerne, la rive gauche du lac, Stans et Altorf, pour se raccorder au chemin de fer du Gothard, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation les chemins de fer suisses devront être strictement observées en out temps, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-ingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Lucerne.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 18 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er août 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er août 1880.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton, et dans le Canton d'Uri du district sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure.

Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le ximum est fixé à 2 $^{1}/_{2}$ centimes par 50 kilogrammes et par kilotre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 40 % au moins.

Art. 18. Le trafic établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par vagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des

wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de hargement des stations et devront être prises par le destinataire la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-ême, aux stations principales, une organisation convenable pour mionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le échargement des marchandises est à la charge de la Compagnie,

et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons de Soleure, de Lucerne, d'Unterwalden-le-Bas et d'Uri, si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Berne, de Soleure, de Lucerne, d'Unter-



walden-le-Bas et d'Uri dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à 22 $^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Berne, Soleure, Lucerne, Unterwalden-le-Bas et Uri auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons sus-mentionnés sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 20 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

portant

concession de la partie du chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich située sur le territoire du Canton de St-Gall.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de la Direction de la Compagnie du Nord-Est suisse du 3 février et du 17 mai 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 2 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie du Nord-Est suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de la frontière glaronaise, en aval de Ziegelbrücke, jusqu'à la station de Ziegelbrücke, aux conditions renfermées dans les articles suivants:

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La durée de la concession s'étend jusqu'au 1er janvier 1969, pour la faire concorder avec les concessions des autres tronçons du chemin de fer sur la rive droite du lac de Zurich.

Art. 3. Le siége de la Société est à Zurich.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de neuf mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er octobre 1874.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er octobre 1876.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer pourra être construit à simple ou à double voie. Même dans le cas d'une construction à double voie, la Compagnie est autorisée à l'établir à voie simple pour le commencement.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de St-Gall et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins quatre fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à la station de Ziegelbrücke.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure.

Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:
dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être inférieures à celles des voyageurs transportés par les trains ordinaires de voyageurs.

Les enfants au-dessous de 10 ans paient moitié prix dans toutes les classes de wagons.

Pour le bagage des voyageurs, à l'exception de celui qu'ils portent avec eux et qui doit être transporté gratuitement, il pourra être perçu une taxe dont le minimum est fixé à $2\frac{1}{2}$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour, insi que pour les billets d'abonnement, les taxes seront moins levées que pour le simple parcours.

Art. 16. La Compagnie est tenue, sur l'ordre donné par les utorités de police fédérales ou cantonales, de transporter en cheuin de fer les individus en état d'arrestation.

Le mode de transport, ainsi que la taxe à acquitter, feront l'objet d'un arrangement à intervenir plus tard. En tout cas les taxes devront être réduites au plus bas prix possible.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Cheveaux, mulets et ânes, 16 centimes.
Taureaux, bœufs et vaches, 8 cent.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 cent.

Pour le transport de troupeaux remplissant au moins un wagon entier, les taxes seront équitablement réduites.

Art. 18. Le maximum de la taxe pour le transport de 50 kilogrammes de marchandises par les trains ordinaires de marchandises est fixé à 1 centime par kilomètre. Toutefois, on ne pourra exiger, pour les houilles et les fers bruts en wagons complets, plus de 25 centimes par kilomètre et par 50 kilogrammes, plus un droit d'expédition fixe de fr. 2 par wagon.

Pour le transport du numéraire la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

La Compagnie fixera de la manière qu'elle jugera convenable la taxe pour le transport des voitures.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront assujetties à la taxe ordinaire des marchandises et non à la surtaxe, bien qu'elles soient transportées dans d'autres wagons.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 25 centimes.

Art. 19. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier, les envois jusqu'à 25 kilogrammes pour 25 kilogrammes pleins. Dans les envois de numéraire, les fractions de fr. 500 seront comptées pour une somme de fr. 500 entiers.

Art. 20. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports effectués par les convois de chemins de fer et ne concernent point le transport aux stations et depuis les stations.

Art. 21. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 22. Tous les tarifs prévus par la présente concession devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 23. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé en vertu d'une convention amiable à intervenir entre le Conseil fédéral et la Compagnie.

La Compagnie n'est pas autorisée à exiger que le produit net de l'entreprise soit évalué d'après le dividende fixé par les organes de la Compagnie elle-même.

Art. 24. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 25. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de St-Gall si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

La Confédération, ainsi que le Canton de St-Gall, a le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer formant l'objet de la présente concession, avec le matériel, les bâtiments et les provisions qui en dépendent, à l'expiration de la 33e, 48e, 63e, 78e et 93e année comptée à dater du jour de la concession, et le 1er janvier 1969, pourvu qu'il en avise les concessionnaires 5 ans d'avance.

On ne fera toutefois usage de ce droit de rachat qu'autant que la ligne tout entière, de Zurich à Ziegelbrücke, sera rachetée de la Compagnie.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration des 33e, 48e et 63e année, on paiera 25 fois la moyenne du produit net, calculé sur les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 78e année, il sera payé 22½ fois; à l'expiration de la 93e année 20 fois, et dans le cas du rachat au

1er janvier 1969, 18 fois la moyenne de ce produit net; il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, on défalquera les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

b. Le chemin de fer avec tous ses accessoires sera cédé dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat, à la Confédération ou au Canton de St-Gall. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de raahat.

c. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 26. Dans le cas où le Canton de St-Gall aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 25, et le Canton de St-Gall est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 27. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en viguenr dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Winkeln-Hérisau-Urnäsch-Appenzell.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande adressée en commun, le 7 mai 1873, par le Comité du chemin de fer de Winkeln-Hérisau-Appenzell et par la Direction de la Société suisse pour les chemins de fer régionaux;

vu le message du Conseil fédéral du 14 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à la Société suisse pour les chemins de fer régionaux, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Winkeln à Appenzell, par Hérisau et Urnäsch, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Bâle. Pour l'entreprise

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Bâle; pour cette entreprise elle élit domicile à Uster.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 15 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er juin 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 31 mai 1877.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie. La largeur de la voie, mesurée entre les rails, sera d'un mètre.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Zurich et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel, et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations. On pourra res-



treindre l'exploitation du 15 avril au 15 octobre, pour l'embranchement au Pfannenstiel.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins 16 kilomètres par heure, y compris l'arrêt aux stations intermédiaires (à l'exception des stations principales). Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira deux classes de wagons correspondant aux wagons de 2me et de 3me classe des chemins de fer existants. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Il est loisible à la Compagnie d'établir en outre des wagons de 1re classe.

Les modèles des systèmes de wagons à employer doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part, seront transportés gratuitement; ceux de trois à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages doit être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Le minimum de la taxe peut être fixé à 25 centimes, mais cette taxe exceptionnelle ne peut être prise comme base du calcul pour les billets d'aller et retour.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé, comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 cent.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 cent.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet jouira d'un rabais sur le transport par colis. Le Conseil fédéral fixera le minimum de poids du chargement d'un wagon complet.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le

sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 18ª. Le Conseil fédéral est provisoirement autorisé à augmenter proportionnellement les taxes pour les sections de la ligne à pentes extraordinaires, ceci dans l'idée qu'il présentera plus tard à l'Assemblée fédérale des propositions précises fixant définitivement et sur la base d'expertises techniques le maximum des taxes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière.

Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès

dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton intéressé si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton de Zurich dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22\,^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de

premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Zurich aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton de Zurich est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Niederglatt à la frontière argovienne près d'Otelfingen.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande datée du 14 mai 1873 de la Direction du Nord-Est suisse;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête:

Il est accordé à la Compagnie du Nord-Est suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Niederglatt à la frontière argovienne près d'Otelfingen, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'au 23 décembre 1957.

Art. 3. Le siége de la Société est à Zurich.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. D'ici au 28 février 1875 au plus tard, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er juillet 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er juillet 1877.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications, dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à une ou deux voies. Toutefois la Compagnie est autorisée à établir une voie simple pour le commencement, mais avec terrassements pour une double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Zurich et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue le la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, uront une vitesse moyenne d'au moins 20 kilomètres par heure, compris l'arrêt aux stations intermédiaires. Une vitesse moindre

ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre,

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 c,
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 c.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de fr. 1000.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des

wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5 on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assenti-

ment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8%, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. La Confédération, ou le Canton de Zurich si la Confédération ne fait pas usage de son droit, est autorisée à racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, à l'expiration des 16e, 31e, 46e, 61e, 76e et 85e année à dater du 23 décembre 1872, après que la déclaration aura été faite 5 années à l'avance à la Compagnie.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat jusqu'à la 46e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net annuel, calculé pour le premier terme de rachat sur les 5 années et pour le deuxième et le troisième termes sur les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 61e année, il sera payé 22 ½ fois, à l'expiration de la 67e année

20 fois, et dans le cas du rachat à l'expiration de la 85e année 18 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Zurich aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton de Zurich est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.

Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvelle-
« ments de concessions échues, de même que des ratifications de
« transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées
« qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de
« priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Croy à Gingins et à la frontière française, avec embranchement sur Aubonne-Allaman.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de concession des communes de l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubraz, Gimel, Aubonne, St-Oyens, St-Georges, Longirod, Marchissy et Gingins, du 23 mai 1873, avec annexes;

vu le message du Conseil fédéral du 10 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé aux communes de l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubraz, Gimel, Aubonne, St-Oyens, St-Georges, Longirod, Marchissy et Gingins, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Croy à Gingins et à la frontière française, avec embranchement sur Aubonne-Allaman, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Lausanne.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 18 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er septembre 1875.

Art. 6. La section Bière-Allaman (gare) - Gimel devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 31 mars 1878. Pour les autres parties du projet, les délais fixés à l'art. 5 sont prolongés d'une année et la ligne entière devra être achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 31 mars 1879.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie et à voie étroite (1 mètre). Toutefois la Compagnie se réserve de l'établir à double voie ou à écartement normal des rails, si le besoin s'en fait sentir.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Vaud et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquelles la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins 20 kilomètres par heure, y compris l'arrêt aux stations intermédiaires (à l'exception des stations principales). Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira deux classes de wagons. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons des deux classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les modèles des systèmes de wagons à employer doivent être soumis à l'approbation du Conseil fédéral. Dans le cas où la voie serait construite à écartement normal des rails, on établira pour l'exploitation 3 classes de wagons d'après le système américain.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 6 cent. par kilomètre,

Si la voie est construite à écartement normal des rails, on pourra percevoir:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre,
» » 2e » 7 » » »
» » 3e » 5 » » »

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois. Le minimum de la taxe peut être fixé à 25 centimes, mais cette taxe exceptionnelle ne peut être prise comme base du calcul pour les billets d'aller et retour.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus sse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet jouira d'un bais sur le transport par colis. Le Conseil fédéral fixera le minum de poids du chargement d'un wagon complet.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Le Conseil fédéral est provisoirement autorisé à augmenter proportionnellement les taxes pour les sections de la ligne à pentes extraordinaires, ceci dans l'idée qu'il présentera plus tard à l'Assemblée fédérale des propositions précises fixant définitivement et sur la base d'expertises techniques le maximum des taxes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et

pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il peut être dérogé à cette règle, avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler les horaires, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de Vaud si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton de Vaud dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Vaud aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton de Vaud est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.

Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.

Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Vice-Président:

SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:

SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bulle à Thoune.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDERALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de concession (sans date) de MM. de Saint-Léger et consorts et deux brochures y relatives de M. F. Perrier, ingénieur à Fribourg, datées du 26 janvier et du 28 février/13 mai 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 28 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à M. de Saint-Léger, citoyen français domicilié à Fribourg, agissant comme représentant d'un Comité d'initiative, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bulle à Thoune, aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Berne.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de douze mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er mai 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er mai 1879.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ce cas.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages doit être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 cent.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains; 8 cent.
Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront tou-

jours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Le Conseil fédéral est provisoirement autorisé à augmenter proportionnellement les taxes pour les sections de la ligne à pentes extraordinaires, ceci dans l'idée qu'il présentera plus tard à l'Assemblée fédérale des propositions précises fixant définitivement et sur la base d'expertises techniques le maximum des taxes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du

Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons intéressés si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Berne, de Fribourg et de Vaud dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi du fonds de renou-

vellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Fribourg, de Vaud et de Berne auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons sus-mentionnés sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.



Arrêté fédéral

portant

concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de la frontière soleuroise près des Wasserfallen jusqu'à la jonction du chemin de fer du Gäu près d'Oensingen.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 12 juin 1873, de la Direction du Central suisse;

vu le message du Conseil fédéral du 24 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie du Central suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de la frontière soleuroise près des Wasserfallen jusqu'à la jonction au chemin de fer du Gäu, près d'Oensingen, aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'à l'expiration de la concession accordée par le Grand Conseil du Canton de Soleure le 17 décembre 1852, au Central suisse (Ratification fédérale du 28 janvier 1853).

Art. 3. Le siége de la Société est à Bâle.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de six mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 31 juillet 1874.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 31 mars 1879.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie, mais les expropriations devront dès l'origine être prévues pour voie double. Pour les tunnels, les travaux sous rails devront être immédiatement établis pour double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Soleure et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquelles la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une

vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,
dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,
dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des

wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins; et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour

cela. Il peut être dérogé à cette règle, avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons de Bâle-Campagne et de Soleure si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. La Confédération a le droit de racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année à compter du 1er mai 1858, pourvu que la déclaration du rachat ait été faite à la Compagnie cinq ans à l'avance.

Dans le cas du rachat jusqu'à la 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Société pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé

$22^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

Il ne pourra toutefois être fait usage de ce droit de rachat qu'autant que la ligne entière de Liestal à Oensingen sera rachetée de la Compagnie.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons intéressés dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

d. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

e. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Bâle-Campagne et de Soleure auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons de Bâle-Cam-

pagne et de Soleure sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.

Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.

Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Vice-Président:

SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:

SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

portant

concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Langenthal à Wauwyl.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 13 juin 1873, de la Direction de la Compagnie du Central suisse;

vu le message du Conseil fédéral du 24 juillet 1873,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie du Central Suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Langenthal à Wauwyl, aux conditions renfermées dans les articles suivants :

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'à l'expiration des concessions accordées à la Compagnie du Central Suisse par les Grands Conseils des Cantons de Berne et de Lucerne des 24 et 19 novembre 1852 et ratifiées le 28 janvier 1853 par la Confédération

Art. 3. Le siége de la Société est à Bâle.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de six mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 31 juillet 1874.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 31 mars 1879.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie, mais les expropriations devront dès l'origine être prévues pour voie double. Dans les tunnels, les travaux sous rails devront être immédiatement établis pour double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, uront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. ne vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une aurisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 ½ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la

gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons de Berne et de Lucerne si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance. Dans le cas du rachat jusqu'à l'expiration de la 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années

précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat.

En cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année, 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours.

A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Berne et de Lucerne dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les recettes de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

d. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

e. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Berne et de Lucerne auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons de Berne et de Lucerne

sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

concernant

la transmission et la modification de la concession pour un chemin de fer d'Effretikon à Hinweil, etc., par Illnau, Fehraltorf, Pfäffikon et Kempten.

(Du 23 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les communications adressées les 16 juillet et 10 septembre derniers au Conseil fédéral par le Comité directeur de l'entreprise du chemin de fer Effretikon-Wetzikon-Hinweil, et celles du Comité de fondation au Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce, du 10 août 1873;

vu deux offices du Gouvernement du Canton de Zurich, du 19 avril et du 30 juillet derniers, au Département fédéral de l'Intérieur;

vu un message du Conseil fédéral du 16 septembre 1873;

en application des art. 10 et 1 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, du 23 décembre 1872,

arrête:

1. La transmission à la Compagnie du chemin de fer Effretikon-Wetzikon-Hinweil de la concession du 16 décembre 1871 de l'Etat de Zurich pour un chemin de fer d'Effretikon à Hinweil, etc., par Illnau, Fehraltorf, Pfäffikon et Kempten, ratifiée le 30 du même mois par le Conseil fédéral, et avec une prolongation de délai accordée le 24 février 1873, est approuvée.

2. Cette Compagnie est autorisée à diriger le chemin de fer d'Effretikon par Illnau, Fehraltorf, Pfäffikon, Kempten, Wetzikon sur la station de Wetzikon pour le relier aux lignes de l'Union

suisse et à le conduire de là sur Hinweil, et les dispositions de la concession du 16 décembre 1871, ainsi que celles des arrêtés du Conseil fédéral du 31 décembre 1871 et du 24 février 1873, en tant que contraires à cette direction, sont abrogées.

3. Les autres dispositions de l'arrêté du Conseil fédéral du 24 février 1873 demeurent en vigueur.

4. La transmission ne peut avoir pour effet d'augmenter le compte des frais de l'établissement et d'acquisition de matériel, et la Confédération conserve le droit d'en examiner les comptes en détail et à tous égards.

5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 22 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

modification à la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Liestal à Waldenbourg éventuellement Langenbruck (des 19 avril 1870 et 20 juillet 1871) et transmission de cette concession à la Compagnie du Central suisse.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la concession de juin 1873, signée par M. le D[r] Bider, père, à Waldenbourg, Président du Comité d'initiative de la ligne des Wasserfallen, ainsi qu'une déclaration du Directoire du Central suisse, du 13 juillet dernier;

vu deux offices du Gouvernement du Canton de Bâle-Campagne, du 21 juillet dernier au Conseil fédéral et du 13 septembre courant au Département des Chemins de fer et du Commerce;

vu la convention conclue le 15 juillet 1872 entre le Conseil exécutif du Canton de Bâle-Campagne et le Directoire du Central suisse;

vu le message du Conseil fédéral du 19 septembre 1873,

arrête :

I. La concession accordée le 19 avril 1870 par le Landrath du Canton de Bâle-Campagne à un Comité d'initiative pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Liestal à Waldenbourg, éventuellement Langenbruck, qui a été sanctionnée par la votation du peuple du 18 juin 1871, et ratifiée par arrêté du 20 juillet 1871 de l'Assemblée fédérale, est transmise à la Compagnie du Central suisse, avec les modifications ci-après au contenu primitif.

Article 1er. Il est accordé à la Compagnie du chemin de fer Central suisse une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à locomotive, à voie normale ou étroite, dès Waldenbourg jusqu'à un point convenable de la ligne des Wasserfallen, à une station spéciale entre Liestal et Bubendorf ou à Liestal même.

Art. 2. La Compagnie élit domicile à Bâle.

Les anciens articles 3, 6 et 10 sont supprimés.

Art. 11. La ligne de Waldenbourg devra être achevée et livrée à la circulation au plus tard pour l'époque à laquelle le chemin de fer des Wasserfallen sur le territoire du Canton de Bâle-Campagne (Liestal-Reigoldswyl) sera en tout ou partie mis en exploitation.

Art. 15. Il sera établi pour le transport des voyageurs un service quotidien de deux convois au moins dans chaque direction.

Art. 30. La présente concession est valable jusqu'à l'expiration de la concession du 6 décembre 1852 existant dans le Canton de Bâle-Campagne pour le chemin de fer Central suisse, soit jusqu'au 30 avril 1957 au plus tard.

Art. 31. Si la Confédération n'a pas fait usage ni déclaré vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de Bâle-Campagne pourra racheter le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, dans les mêmes années et aux mêmes conditions qu'il s'est réservées quant à la ligne des Wasserfallen en vertu des articles 40 et 41 de la concession pour la ligne Liestal-Reigoldswyl du 30 décembre 1872 et du 2 juin 1873.

L'ancien art. 32 est retranché.

Enfin, les mots « éventuellement Langenbruck » sont rayés du titre et de l'art. 5 de la concession.

II. En modification de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871, ratifiant la concession sus-mentionnée, il est statué:

L'art. 2 sera conçu comme suit: La Confédération a le droit de racheter moyennant indemnité le chemin de fer concédé, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année à dater du 1er mai 1858, pourvu que la déclaration du rachat ait été faite à la Compagnie cinq ans à l'avance.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir on appliquera les dispositions suivantes:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à la-

quelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année il sera payé 22½ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois qu'en aucun cas le chiffre de l'indemnité ne pourra être inférieur au capital social. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul on défalquera d'ailleurs les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la concession, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à ladite époque sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionnel de la somme de rachat.

L'art. 3 est remplacé par l'art. 1er de l'arrêté fédéral du 26 juillet 1873 et conçu comme suit: Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871 portant approbation de la concession pour un chemin de fer de Liestal à Waldenbourg, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé jusqu'au 20 juillet 1874; si à l'expiration de ce délai ces conditions ne sont pas remplies, la concession sera considérée comme nulle et non avenue.

III. La transmission de la concession a lieu sous la réserve que la cession n'aura pas pour effet d'augmenter le compte des frais d'établissement et d'acquisition de matériel, et que la Confédération aura en tout temps le droit d'examiner les comptes à tous égards.

IV. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession de chemins de fer pour les touristes dans l'Oberland bernois.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes, datées des 6 février et 19 mai 1873, de la Société suisse de construction des chemins de fer du Jura;

vu le message du Conseil fédéral du 23 juillet 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 11 septembre 1873, concernant l'élévation des taxes pour les chemins de fer à fortes pentes,

arrête :

Il est accordé à la Société suisse de construction des chemins de fer du Jura, composée de MM.

J.-C. Baur, ingénieur à Bienne,
H. Egger, architecte à Langenthal,
B. Gubser, ingénieur à Wyl,
G. Ott, ingénieur à Berne,

une concession pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer suivants :

1. Chemins de fer de vallée :
   Bönigen-Gsteig-Zweilütschinen-Lauterbrunnen,
   Zweilütschinen-Grindelwald-glacier de Grindelwald;

2. Chemin de fer de montagne:
Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald,
aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur entrée en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Berne.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 10 mois pour les chemins de fer de vallée, et de 20 mois pour le chemin de fer de montagne, à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er avril 1875 pour les chemins de fer de vallée et avant le 1er avril 1876 pour le chemin de fer de montagne.

Art. 6. Les lignes devront être entièrement achevées et livrées à l'exploitation, savoir:

les chemins de fer de vallée, d'ici au 1er juin 1877,
le chemin de fer de montagne, » » 1er juin 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Berne et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendra pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. L'obligation d'exploiter ne s'étend, pour les chemins de fer de vallée, qu'aux 6 mois d'été (du 1er mai au 31 octobre), et pour le chemin de fer de montagne qu'à la saison des touristes. Pendant ce laps de temps, le transport des voyageurs aura lieu au moins deux fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs sur les chemins de fer de vallée auront une vitesse moyenne d'au moins 16 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral. La vitesse sur le chemin de fer de montagne sera déterminée par le Conseil fédéral, la Compagnie entendue.

La Compagnie est tenue d'organiser pour les mois d'hiver une course postale par jour, d'Interlaken à Grindelwald et Lauterbrunnen, et retour, pour transporter les lettres et les objets de messagerie, avec 4 places de voyageurs, les taxes pour ces derniers devant être calculées d'après celles de l'administration fédérale des postes. La Compagnie n'aura pas de droit de concession à payer pour ce transport de voyageurs.

Si le besoin s'en fait sentir, le Conseil fédéral est autorisé à exiger, même pendant les mois d'hiver, l'établissement d'un train par jour de Bönigen à Grindelwald et Lauterbrunnen et retour.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs sur les chemins de fer de vallée, la Compagnie établira deux classes de wagons. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons des deux classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Il ne sera établi qu'une seule classe de wagons sur le chemin de fer de montagne; toutefois, le Conseil fédéral a le droit, si le besoin s'en fait sentir, d'exiger, après deux ans d'exploitation, l'introduction de deux classes de wagons.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit :

1° Sur les chemins de fer de vallée :

dans les wagons de 1re classe, 25 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 15 cent. par kilomètre.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

2° Sur le chemin de fer de montagne, aussi longtemps qu'il n'y aura qu'une seule classe de wagons:

pour la montée . . .	fr. 1. —
» » descente . . .	» — 50

Dès qu'on aura introduit 2 classes de wagons:

pour la montée:

1re classe	fr. 1. 40
2e »	» — 80

pour la descente:

1re classe	fr. — 70
2e »	» — 40

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 30 centimes au plus sur les chemins de fer de montagne, et à 5 centimes au plus sur les chemins de fer de vallée, par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction de 20 °/0 de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant; sur les chemins de fer de montagne, la Compagnie est dispensée de cette obligation.

Elle accordera une remise (ultérieure) sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente, devront être transportés, sur les chemins de fer de vallée, pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les indi-

vidus en état d'arrestation devront également être transportés par les chemins de fer des vallées. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Sur le chemin de fer de montagne, la réduction légale de taxe ne sera accordée aux militaires que s'ils ont leur domicile dans la contrée parcourue par le chemin de fer et qu'ils voyagent pour le service militaire.

Art. 17. Le maximum de la taxe sur le transport du bétail par les trains de marchandises, sur les lignes Bönigen-Gsteig-Zweilütschinen-Lauterbrunnen et Zweilütschinen-Grindelwald-glacier de Grindelwald, est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 30 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 20 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 10 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer, sur les chemins de fer de montagne, plus de 20 centimes et la plus basse plus de 15 centimes, et sur les lignes Bönigen-Gsteig-Zweilütschinen-Lauterbrunnen et Zweilütschinen-Grindelwald-glacier de Grindelwald, la plus élevée plus de 4 centimes et la plus basse plus de 3 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des

wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes sur les chemins de fer de vallée, en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à une taxe de 4 centimes par kilomètre et par 50 kilogrammes.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à fr. 1 sur le chemin de fer de montagne et à 50 centimes sur les lignes Bönigen-Gsteig-Zweilütschinen-Lauterbrunnen et Zweilütschinen-Grindelwald-glacier de Grindelwald.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages de voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement

et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut, dans la règle, être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il peut être dérogé à cette règle, avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 10 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de Berne si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et, à partir de ce moment, à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou

au Canton de Berne dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'administration (exploitation) sur les dépenses de l'administration; dans ces dernières sont compris tous les intérêts de la dette et toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribués à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Berne aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est éfini à l'art. 27, et le Canton de Berne est tenu de céder la ligne la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations ue la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des pres-iptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le ur de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 23 septembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu l'arrêté du Conseil fédéral du 19 septembre 1872, confirmé par décision de l'Assemblée fédérale les 20/23 décembre même année, prononçant la déchéance de la ratification fédérale donnée le 25 mai 1868 à la concession accordée à la nouvelle Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, par cahiers des charges des 6/17 février 1866 et 7 juin 1867,

arrête la présente concession pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon sur le territoire du Canton du Valais.

Le chemin de fer concédé par le présent cahier des charges comprend :

a. la section actuellement en exploitation du port du Bouveret à Sierre;

b. les sections Sierre-Loëche, Loëche-Viége et Bouveret-frontière de France près St-Gingolph, dont les travaux ont été commencés et abandonnés par la Compagnie déchue ;

c. la section Viége-Brigue-frontière italienne.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société doit être en Suisse; elle sera en tout temps représentée par un fondé de pouvoirs avec élection de domicile à Sion.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse. Un ressortissant du Canton du Valais doit faire partie du Conseil d'administration.

Art. 5. Dans le délai de douze mois dès la date de la présente concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par les lois ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement des sections à exécuter devront commencer avant le premier janvier 1875.

Art. 6. Le chemin de fer devra être achevé et livré à l'exploitation dans les délais suivants:

a. pour la section Sierre-Loëche, au plus tard le 1er mai 1877;
b. pour la section Loëche-Viége, au plus tard le 1er mai 1878;
c. pour la section Viége-Brigue-frontière italienne, les concessionnaires sont autorisés à s'arrêter à Viége et à ne commencer les travaux de cette section que lorsque la traversée du Simplon sur les territoires suisse et italien sera assurée.

Toutefois, si les travaux de cette section et de la traversée du Simplon ne sont pas commencés avant le 1er mai 1880, la Confédération et l'Etat du Valais auront le droit de rentrer en possession du chemin de fer de la Ligne d'Italie en remboursant à la Compagnie le prix d'acquisition primitif fixé par les enchères publiques et toutes les dépenses effectuées pour travaux, acquisitions de matériel et autres accessoires de l'exploitation, avec bonification de l'intérêt au 5 $^0/_0$, sous déduction des intérêts et dividendes payés aux actionnaires;

d. pour la section Bouveret-St-Gingolph, en même temps que l'ouverture de l'exploitation de la ligne française sur le territoire de la Savoie aboutissant à St-Gingolph.

Art. 6 bis. La Compagnie terminera dans le plus bref délai possible toutes les gares et stations de la ligne du Bouveret à Sierre, ainsi que les travaux de parachèvement de la ligne exploitée et de ses dépendances.

L'emplacement de la gare définitive de Martigny sur la ligne actuelle sera rapproché le plus possible de la ville. Les chambres d'emprunt près du Bouveret seront colmatées ou comblées dans le délai de 2 ans; la communication de la gare à ce village sera établie par une route construite aux mêmes conditions que les routes d'accès aux autres stations de la ligne.

Art. 6 ter. La Compagnie est tenue d'adopter, pour son tracé et ses travaux entre la Souste et Viége, une ligne parallèle au Rhône, de manière à concourir par ses terrassements à l'exécution des travaux de correction et d'endiguement du Rhône. Le Conseil fédéral se réserve le droit de prononcer définitivement sur tout ce qui concerne l'exécution de ces travaux.

Art. 6 quater. Comme garantie de l'exécution de leurs engagements, les concessionnaires doivent fournir un cautionnement de cinq cent mille francs en espèces, effets publics ou valeurs agréés par le Conseil fédéral.

Ce cautionnement sera restitué à la Compagnie, savoir une moitié, soit 250 mille francs, lorsque la ligne sera ouverte à l'exploitation jusqu'à Viége, et la seconde moitié lorsque les travaux seront achevés jusqu'à la frontière italienne.

Les valeurs versées en espèces porteront intérêt au 4 % en faveur de la Compagnie.

Ce cautionnement sera la propriété de la Confédération en cas de non-exécution desdits engagements.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie, sauf les tunnels et travaux d'art, qui seront construits pour double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton du Valais et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même en cas de nécessité destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins 35 kilomètres par heure. Les trains dits mixtes marcheront à la vitesse moyenne de 25 kilomètres au moins. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Elle est toutefois autorisée à utiliser le matériel système français affecté jusqu'à ce jour à l'exploitation. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au paragraphe 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs sur les sections actuellement en exploitation, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 12 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 8 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 6 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à $2\,^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.
Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 10 centimes.
Veaux, porcs et chiens, 4 centimes.
Moutons, brebis, agneaux et chèvres, 2 centimes.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 1 centime et la plus basse plus de $^6/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 18bis. Pour les sections à fortes pentes à construire, le Conseil fédéral accordera, pour le transport des voyageurs, du bétail et des marchandises, les élévations de taxes qui ont été fixées pour d'autres chemins de fer suisses.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages de voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-

même aux stations principales une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral; pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 10 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais de l'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 26bis. L'exemption de tout impôt foncier pendant la durée de la concession pour tous les immeubles et toutes les constructions dépendant du chemin de fer est maintenue en faveur de la Compagnie, conformément à l'art. 52 de l'ancienne concession.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton du Valais si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société

devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton du Valais dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton du Valais aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton du Valais est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Les dispositions de la présente concession sont définitives sous réserve des traités à conclure avec les Etats limitrophes en ce qui concerne le raccordement des lignes.

Art. 30. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Le Conseil fédéral est chargé de transmettre la présente concession à l'adjudicataire et de la déclarer en vigueur.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 23 janvier 1874.

Le Président de la Confédération:
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession à la Compagnie du Central Suisse d'un chemin de fer de Soleure à Schönbühl.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la lettre, datée du 3 janvier 1873, de la Direction du Central Suisse, dans laquelle cette Compagnie demande la concession d'un chemin de fer de Soleure à Schönbühl;

vu les lettres du Conseil exécutif du Canton de Berne, des 25 juin et 23 août 1873, dans lesquelles ce corps soulève une opposition contre l'octroi de la concession demandée;

vu le message du Conseil fédéral du 20 septembre 1873,

arrête :

Il est accordé à la Compagnie du Central suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Soleure à Schönbühl, sur la rive gauche de l'Emme, aux conditions renfermées dans les articles suivants et sous réserve du droit du Canton de Berne de se charger lui-même, en vertu de l'art. 4 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer, de la construction et de l'exploitation de la partie de la ligne située sur son territoire.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation

des chemins de fer suisses devront être strictement observées quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingt dix-neuf ans à dater du 1er mai 1858.

Art. 3. Le siége de la Société est à Bâle.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 12 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er janvier 1875.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er août 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera établi, pour le commencement, à simple voie, mais les expropriations devront être prévues pour une double voie. Dans les tunnels et autres travaux d'art, les travaux sous rails seront établis immédiatement pour double voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton sur le territoire duquel ils ont été trouvés, et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.



Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets

ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 2 $^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre :

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec

valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre.

Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit, en outre, leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons intéressés si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concédé, avec son matériel, ses bâti-

ments et ses approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année à dater du 1er mai 1858, après que la déclaration de rachat aura été faite 5 années à l'avance à la Compagnie. Dans le cas du rachat d'ici à la 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22$^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année, 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou aux Cantons de Berne et de Soleure dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi du fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

d. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

e. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où les Cantons de Berne et de Soleure auraient opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et les Cantons de Berne et de Soleure sont tenus de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de St-Moritz à Samaden, avec embranchement sur Pontresina.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Banque de Winterthour, du 2 août 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 18 septembre 1873,

arrête :

Il est accordé à la Banque de Winterthour une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de St-Moritz

(bains) à Samaden, avec embranchement de Pontresina à Samaden, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1er. Les lois fédérales en vigueur et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées en tout temps.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1er octobre 1873.

Art. 3. Le siége de la Société est à Coire.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de huit mois à dater de l'acte de concession, on devra présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi et les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er août 1874.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er juin 1876.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans de construction, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton des Grisons et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquelles la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires,



soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations. L'obligation d'exploiter la ligne s'étend du 15 juin au 15 septembre.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 20 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

La Compagnie est tenue de s'entendre avec l'administration des postes suisses au sujet du transport des voyageurs, des lettres et des envois de messagerie de St-Moritz (Bains) à Samaden et de Samaden à Pontresina pendant l'époque durant laquelle l'exploitation est interrompue. A défaut d'une entente, c'est le Tribunal fédéral qui prononce sur le montant de l'indemnité à payer par la Compagnie; pour d'autres conflits, c'est le Conseil fédéral qui décide.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira deux classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train de voyageurs doit renfermer des wagons des deux classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 30 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 20 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20 % au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 7 centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 centimes.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus de 2 centimes et la plus basse plus d'un centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le

sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxe en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés par les trains de voyageurs, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 18 *a*. Pour le cas où le chemin de fer concédé par le présent arrêté serait prolongé et viendrait à se raccorder avec le réseau général des voies ferrées, la Confédération se réserve le droit de réduire au chiffre normal les taxes fixées par les art. 15 et 18 et de prescrire l'établissement de 3 classes de wagons.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 ki-

logrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeur, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs entiers.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les art. 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il peut être dérogé à cette règle, avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs prévus par la présente concession devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant 3 années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital de construction, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou des Cantons si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton des Grisons dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société ; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation

de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 27 *a.* La Confédération ou, si cette dernière ne veut pas en faire usage, le Canton des Grisons a le droit de racheter la ligne en tout temps, même avant le 1er mai 1903, moyennant avis 3 ans à l'avance, après que la ligne aura été livrée à l'exploitation, et cela aux conditions suivantes :

a. Ce rachat ne peut avoir lieu qu'en faveur d'une entreprise de chemin de fer qui aura construit, depuis St-Moritz (bains), Samaden ou Pontresina, un raccordement non interrompu à une ligne étrangère ou suisse. Le rachat ne sera en vigueur qu'au moment où la ligne en question sera livrée à l'exploitation dans toute sa longueur.

b. L'indemnité pour le rachat avant le 1er mai 1903 pourra consister, au choix de la Compagnie, ou dans les frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, plus une augmentation de vingt pour cent, ou dans 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Compagnie. Si le rachat avait lieu avant qu'il se fût écoulé 10 années entières d'exploitation, la Compagnie aurait encore le droit de fixer elle même la somme d'indemnité, ou bien en prenant le capital d'établissement tel qu'il a été précisé plus haut et en y ajoutant 20 pour cent, soit en multipliant par 25 la moyenne du produit net de toutes les années d'exploitation précédant le moment effectif du rachat.

c. Les prescriptions des lettres *b*, *d* et *e* de l'art. 27 de la présente concession sont aussi applicables au cas de rachat extraordinaire ci-dessus mentionné.

Art. 28. Dans le cas où le Canton des Grisons aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton des Grisons est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer du Jura bernois sur le territoire du Canton de Bâle-Ville.

(Du 24 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction de la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois, du 12 septembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 22 septembre 1873,

arrête :

1. Le délai pour le commencement des travaux de terrassement est prolongé jusqu'à la fin de 1873 pour la partie des chemins de fer du Jura bernois située sur le territoire de Bâle-Ville.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président : KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

modification à la concession du chemin de fer Winterthour–Bülach-Otelfingen et prolongation de délai.

(Du 25 septembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes, datées du 13 février et du 13 juin 1873, des représentants des Compagnies du chemin de fer Winterthour-Singen-Kreuzlingen et du chemin de fer par la vallée de la Töss;

vu le rapport du Conseil exécutif du Canton de Zurich du 13/15 septembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 23 septembre 1873,

arrête:

1. La concession accordée le 1er février 1872 par le Canton de Zurich et ratifiée par arrêté fédéral du 2 mars de la même année, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer Winterthour-Bülach-Baden sur territoire zuricois, avec embranchement de Bülach à la frontière cantonale près de Niederweningen, est modifiée dans ce sens que la ligne passera par Kloten au lieu de passer par Bülach et que l'embranchement de Bülach à la frontière cantonale près de Niederweningen ne sera pas exécuté.

2. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral susmentionné du 2 mars 1872 pour le commencement des terrassements et la justification financière est prolongé d'une année, soit jusqu'au 2 mars 1874.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 24 septembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 25 septembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

RÈGLEMENT

concernant

les mesures à prendre pour combattre la surlangue et claudication.

(Du 3 octobre 1873.)

LE CONSEIL FÉDERAL SUISSE,

en modification partielle du règlement du 17 janvier 1873 et des changements qui y ont été introduits le 26 mai de la même année,

arrête :

Les dispositions suivantes entrent en vigueur sur tout le territoire de la Confédération suisse, à dater du jour de leur publication, et devront être observées aussi longtemps qu'elles ne seront pas expressément abrogées.

I. Transport du bétail en général.

§ 1. Les certificats officiels de santé, tels qu'ils sont prescrits par la loi pour le transport des animaux de l'espèce bovine et de ceux de l'espèce chevaline qui sont âgés de plus de six mois, sont également exigés pour le transport des veaux, des moutons, des chèvres et des porcs, en ce sens que, dans tous les cas où un animal est vendu et transporté en dehors de son cercle d'inspection, on devra remettre à l'acheteur un certificat de santé.

En outre, le certificat officiel de santé est exigible pour les animaux ci-dessus mentionnés, lorsqu'ils doivent être amenés sur les marchés ou transportés par les chemins de fer.

Toutefois, les animaux de l'espèce chevaline peuvent être transportés par les chemins de fer sans être accompagnés de certificats de santé.

§ 2. La durée de la validité des certificats de santé, pour les animaux de l'espèce bovine, les moutons, les chèvres et les porcs, est réduite à *trois jours*.

Pour faciliter le commerce du bétail pour l'Italie, il est décidé exceptionnellement que, pendant les mois de septembre, d'octobre et de novembre, les certificats de santé seront valables pour 14 jours par la voie des Cantons du Tessin, d'Uri et des Grisons.

§ 3. Lorsqu'il se présente dans un cercle d'inspection des cas de surlangue et claudication, il ne sera pas délivré de certificats de santé dans ce cercle, même pour le bétail des étables saines, sans que l'inspecteur, sous sa propre responsabilité, se soit convaincu personnellement de l'état de santé de l'animal dont il s'agit et de tout le troupeau auquel il appartient, ou que l'état de santé soit certifié par un certificat de vétérinaire.

§ 4. Il est interdit de transporter de maison en maison, pour en opérer la vente, les animaux de l'espèce bovine, les moutons, les chèvres et les porcs.

II. Transport du bétail sur les chemins de fer.

§ 5. Pour empêcher l'introduction de la surlangue et claudication et des épizooties en général lors du transport par les chemins de fer, les prescriptions suivantes sur les transports de ce genre sont rappelées et complétées :

a. Il est interdit de transporter les animaux atteints d'une maladie contagieuse.

b. Les animaux de l'espèce bovine, quel que soit leur âge, ainsi que les chèvres, les moutons et les porcs, ne peuvent être expédiés par chemin de fer que s'ils sont accompagnés du certificat de santé exigé par la loi.

c. Les moutons et les porcs ne peuvent être transportés dans le même wagon que les animaux de l'espèce bovine.

d. Les wagons et les rampes qui servent à charger ou à transporter du bétail doivent être *nettoyés* et *lavés* chaque fois qu'on s'en sera servi. On ne pourra pas charger de nouveau du bétail dans ces wagons avant qu'ils aient été nettoyés. La désinfection et le lavage des wagons devront avoir lieu, si possible, à la station de déchargement ou à la station la plus voisine et à une distance suffisante du

lieu de chargement. Il ne pourra être réclamé aucun paiement pour ce nettoyage.

e. Les administrations de chemins de fer (loi fédérale du 19 juillet 1873) sont responsables de la circulation et de l'expédition des wagons non nettoyés.

f. Le fumier enlevé des wagons et celui qui est ramassé dans les gares et les stations doit être mélangé de suite avec la moitié de son poids de chaux vive.

g. Lorsque du matériel de chemin de fer aura été sali par des animaux atteints d'une maladie contagieuse, il devra, avant d'être rendu à son usage ordinaire, être soumis à une désinfection minutieuse, autant que possible sous la surveillance d'un vétérinaire.

Les wagons, les rampes et tous les ustensiles infectés seront d'abord lavés à l'eau chaude, puis soumis à l'action d'un corps désinfectant, comme la lessive bouillante, l'eau chlorurée, l'acide carbolique étendu, les solutions de phénates, etc.

Les frais de désinfection sont à la charge du propriétaire des animaux qui ont été les agents de l'infection.

§ 6. Les dispositions prescrites à l'article ci-dessus sont aussi applicables au transport du bétail par les bateaux faisant un service public, à l'exception des bacs.

§ 7. Sur chaque wagon dans lequel sont chargés des ruminants ou des porcs, on devra coller une étiquette bien visible avec les mots: « A nettoyer immédiatement après le déchargement ». Après le lavage ou la désinfection du wagon, on collera sur la première une seconde étiquette indiquant l'époque et le lieu où s'est effectué le lavage ou la désinfection.

§ 8. Les administrations de chemins de fer devront tenir à chaque station un contrôle dans lequel les pièces de bétail déchargées sont inscrites, avec l'indication des wagons dans lesquels elles ont été transportées.

Ce contrôle doit être mis, en tout temps, sur leur demande, à la disposition des autorités chargées de la surveillance.

§ 9. Les Cantons surveillent le transport du bétail par les chemins de fer.

Dans ce but, ils nommeront le nombre voulu d'employés de police et ils les installeront dans les gares et les stations, surtout dans celles où le trafic du bétail est considérable. Pour chacune de ces localités, on désignera un expert, avec lequel le personnel de police se mettra en relations. Cet expert devra, cas échéant, diriger les désinfections, inspecter de temps en temps le nettoyage du matériel

servant au transport, et visiter le bétail. D'une manière générale, il sera appelé toutes les fois que des connaissances spéciales seront nécessaires.

§ 10. La Confédération organise une surveillance uniforme sur le contrôle exercé par les Cantons.

III. Trafic à la frontière.

§ 11. L'introduction du bétail venant de l'étranger ne pourra avoir lieu qu'aux stations de péage désignées dans ce but. Le Département fédéral de l'Intérieur est autorisé, selon les circonstances, à fermer ou à ouvrir des stations à l'importation du bétail.

Les stations de péage ne seront ouvertes à l'importation du bétail que dans le cas où l'autorité cantonale, qui est responsable, justifiera qu'il a été pourvu d'une manière suffisante à ce que les bestiaux puissent être visités par des experts.

§ 12. Il est enjoint aux employés fédéraux des péages de veiller à ce que, pour les bêtes à cornes, les chevaux, les ânes et les mulets de tout âge, ainsi que pour les moutons, les chèvres et les porcs qui sont importés de pays étrangers en Suisse, il soit produit aux bureaux de péage des certificats de santé officiels constatant que ces animaux viennent de contrées où aucune maladie contagieuse ne règne sur l'espèce des animaux importés.

Ces certificats doivent avoir au plus deux jours de date avant l'importation du bétail. Ils devront être timbrés par les employés des péages, qui y inscriront la date d'entrée.

§ 13. Les animaux de l'espèce bovine, les moutons, les chèvres et les porcs doivent être, sans autre forme de procès, repoussés à la frontière par les employés des péages, lorsqu'ils ne sont pas accompagnés des certificats de santé requis.

De même, on repoussera les troupeaux dont le chiffre des têtes ne concorderait pas avec celui qui est indiqué dans le certificat de santé, à moins qu'il ne soit prouvé que la différence ne repose sur aucun indice suspect.

§ 14. Si les certificats de santé sont conformes aux prescriptions, les animaux à introduire doivent être admis à la visite du vétérinaire, qui refusera l'entrée de toute bête dont il ne serait pas absolument démontré qu'elle est exempte de maladie contagieuse. La visite aura lieu aux frais du propriétaire.

On repoussera également le troupeau tout entier, lorsqu'un seul animal du troupeau présentera des symptômes qui le rendront suspect d'épizootie.

§ 15. Pour les animaux isolés ou réunis en troupeaux, dont l'entrée en Suisse est autorisée après l'examen de certificats de santé et la visite, le vétérinaire délivre un passavant muni du timbre de la station de péage.

Le passavant pour les animaux isolés doit contenir leur signalement. Le passavant pour les troupeaux doit renfermer l'indication du nombre de bêtes dont ils sont composés.

Sous peine d'amende, cette pièce doit être remise sans délai à l'inspecteur de la localité dans laquelle les animaux sont conduits.

Les troupeaux de moutons et de porcs qui sont introduits par les chemins de fer doivent encore être soumis à une visite du vétérinaire à la station d'arrivée. Si cette visite constate qu'il s'y trouve des animaux infectés d'une maladie contagieuse, le troupeau tout entier devra être séquestré, selon les prescriptions légales, aux frais du propriétaire.

§ 16. Les chevaux, les ânes et les mulets pour lesquels les certificats de santé prescrits sont présentés aux bureaux frontières, peuvent être introduits sans autre formalité. Si les certificats de santé ne sont pas produits, les animaux devront être visités à la frontière par un vétérinaire suisse. Ce dernier délivre un passavant si les animaux ne sont atteints d'aucune maladie contagieuse; en cas contraire, il les repousse à la frontière.

§ 17. L'employé des péages donnera connaissance, aux deux stations suisses les plus rapprochées, de tout renvoi à la frontière de bétail suspect ou malade.

IV. Cas de maladie.

§ 18. Les propriétaires d'animaux domestiques sont tenus de dénoncer sur le champ à la police locale l'apparition de la surlangue et claudication. Pareille obligation incombe aux vétérinaires, aux inspecteurs de boucheries et de bétail, ainsi qu'à tous les employés de police, dès qu'un cas d'une de ces maladies parviendra à leur connaissance.

Après avoir requis l'avis d'un vétérinaire, la police locale prendra provisoirement les mesures propres à arrêter les progrès de l'épizootie, et elle en donnera avis au Gouvernement du Canton.

§ 19. Celui qui sera trouvé en possession d'animaux atteints de surlangue et claudication, sans que les autorités en aient été avisées, sera passible d'une amende de fr. 10 à fr. 500.

Il est en outre responsable des dommages qui pourront résulter de l'extension de la maladie, occasionnée par son silence.

§ 20. Lors de l'apparition de la surlangue et claudication, les étables et les pâturages infectés seront mis sous séquestre. Cette mesure ne pourra être révoquée que 2 ou 3 semaines après qu'on aura constaté que la maladie a disparu, et qu'on aura soigneusement désinfecté les animaux malades, les étables et les ustensiles d'étable.

§ 21. Lorsque le ban aura été mis sur une étable, on devra observer les prescriptions suivantes:

a. Aucun animal, de quelque espèce qu'il soit, ne devra être introduit dans l'étable ou en sortir sans une autorisation spéciale de la police.

Seuls les chevaux peuvent être conduits au travail, à condition qu'ils soient installés dans une écurie séparée de l'étable infectée.

b. Il est interdit à toute autre personne qu'à celles qui sont nécessaires pour soigner le bétail, d'entrer dans l'étable.

c. Ces personnes elles-mêmes ne peuvent entrer dans aucune autre étable et devront généralement éviter tout contact direct ou indirect avec d'autre bétail.

d. Le lait des vaches d'une étable sur laquelle le ban a été mis ne doit être transporté à la fromagerie ou chez les particuliers que par des personnes qui ne sont pas entrées dans l'étable et qui n'ont eu aucun contact avec le bétail infecté.

e. Le fumier des étables infectées ne peut être transporté à l'état frais sur les routes et places publiques; il doit être conservé aussi bien que possible dans des lieux écartés. Le transport ne pourra avoir lieu que 3 semaines après la disparition de l'épizootie.

f. Un ou plusieurs écriteaux, bien lisibles, indiqueront que l'étable est infectée et frappée de ban.

§ 22. L'inspecteur du bétail devra être prévenu sur le champ de l'apparition d'une épizootie et des mesures ordonnées, et les propriétaires de bétail rapprochés du foyer de l'infection devront être avertis du danger qui menace leur bétail.

§ 23. Le ban mis sur une étable ne sera levé que 2 ou 3 semaines après que l'on aura constaté la disparition de la maladie. Auparavant on devra nettoyer le plus soigneusement possible l'étable et les ustensiles, et les animaux de l'étable devront être lavés, surtout aux pieds, avant d'être rendus à la libre circulation.

§ 24. Le ban sur les étables sera étendu à la localité tout entière, lorsque la plupart des étables seront infectées ou que le bétail en aura été exposé à l'influence de l'infection. Il en sera de

même lorsque des circonstances particulières de trafic favoriseront d'une manière extraordinaire la propagation de la maladie.

§ 25. Dans les localités où règne la maladie, il ne pourra être tenu ni marché au bétail, ni exposition de bétail.

Du reste, ces marchés et expositions doivent être suspendus en général dans les contrées où la maladie a acquis une certaine extension.

§ 26. On devra exercer une surveillance minutieuse sur les localités où se tiendront des marchés au bétail ou des expositions de bétail. On devra présenter des certificats de santé pour tous les animaux qui y seront admis, et ces animaux eux-mêmes seront en outre visités à l'entrée du marché. Toutes les bêtes atteintes de la maladie seront isolées dans la localité, aux frais des propriétaires.

§ 27. Dans les localités où se tiennent des marchés au bétail ou des expositions de bétail, ainsi que dans celles où il y a un grand trafic de bétail sur les chemins de fer, les autorités locales devront veiller à ce que l'on ait des locaux convenables et suffisants pour l'isolement.

V. Mesures d'exécution.

§ 28. Le présent règlement sera communiqué aux Gouvernements des Cantons pour être exécuté.

Il sera publié dans le Recueil des lois et affiché publiquement dans les stations de péages et dans les gares et stations de chemins de fer.

§ 29. Les Gouvernements cantonaux organiseront des publications périodiques sur l'état et la marche de la maladie et adresseront à ce sujet, le 1er et le 16 de chaque mois, un rapport au Département fédéral de l'Intérieur.

Ces rapports devront aussi contenir l'indication des contraventions qui sont venues à la connaissance des Gouvernements, ainsi que des peines prononcées (§ 31).

§ 30. Le Département fédéral des Péages ordonnera les mesures nécessaires pour l'exécution des dispositions concernant le trafic du bétail à la frontière.

§ 31. Les contraventions au présent règlement et aux mesures prescrites par les ordonnances spéciales du Conseil fédéral et de ses organes pour empêcher la propagation des épizooties et pour les extirper, seront punies d'une amende de fr. 10 à fr. 500 (art. 36 de la loi fédérale du 8 février 1872). La peine la plus élevée sera appliquée à ceux qui font le commerce d'animaux domestiques at-



teints d'une maladie contagieuse ou qui propagent la contagion par suite de leur contact avec des bêtes malades.

§ 32. Le présent règlement abroge celui du 17 janvier 1873, ainsi que la modification qui y a été apportée le 26 mai de la même année.

Berne, le 3 octobre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Vice-Président:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant la création d'une place de statisticien pour les chemins de fer.

(Du 10 novembre 1873.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Par arrêté en date du 24 juillet 1868, l'Assemblée fédérale a décidé que la charge d'élaborer et de publier chaque année la statistique de l'exploitation des chemins de fer en Suisse serait confiée au bureau fédéral de statistique, auquel on ouvrirait à cet effet un crédit supplémentaire de 4000 francs.

Dans notre message du 2 juillet 1873, relatif aux travaux et aux ressources du bureau de statistique, nous avons fait remarquer qu'il serait avantageux et d'une économie bien entendue de faire établir la statistique des branches d'administration placées sous

l'autorité immédiate de la Confédération, telles que le commerce et les péages, les postes et télégraphes et les chemins de fer, par ces administrations elles-mêmes.

En conséquence, le crédit de fr. 4000, dont nous venons de parler, n'a pas été porté pour l'année 1874 au budget du bureau de statistique ; mais, pour les raisons que nous avons données dans notre message du 8 septembre 1873 concernant la création des emplois au Département des Chemins de fer et du Commerce et les traitements à y affecter, ce crédit n'a pas été compris non plus dans le budget de ce dernier Département.

Une entente ayant eu lieu depuis à ce sujet entre les deux Départements de l'Intérieur et des Chemins de fer, nous jugeons devoir vous proposer, complémentairement à notre message du 8 septembre dernier, la création d'un poste de statisticien pour les chemins de fer. Cet employé aurait pour tâche de rassembler les matériaux devant servir de base à l'établissement de la statistique annuelle de l'exploitation et de la statistique périodique de la construction ; il aurait à les revoir et à les mettre en ordre en vue de leur impression et enfin à s'occuper de leur publication, qui devrait toujours être faite dans les deux langues.

Ce statisticien serait placé jusqu'à nouvel ordre sous la direction de l'inspecteur des travaux du Gothard, à qui la révision supérieure de la statistique continuerait à être confiée.

Dans notre message du 25 mai 1868, nous avons démontré la nécessité d'affecter à ce poste de statisticien un traitement de fr. 3000. Eu égard au besoin d'augmenter les traitements, qui s'est fait sentir depuis cette époque, il conviendrait de prévoir pour ces fonctions aussi, qui supposent une certaine connaissance de la construction et de l'exploitation des chemins de fer et en général une instruction solide, des appointements pouvant s'élever jusqu'à fr. 4000, avec cette réserve, cependant, qu'aussi longtemps que le titulaire aura à travailler sous la direction et avec l'assistance de l'inspecteur du Gothard, un traitement moins élevé, de fr. 3000 au minimum, suffira à sa rétribution.

Quant aux frais d'impression, on les avait évalués à cette époque à fr. 1000 par année pour la statistique de l'exploitation ; en y ajoutant les frais du travail lui-même, on était arrivé au crédit de fr. 4000, dont nous avons parlé d'abord. En présence des tarifs actuels d'impression et des prix du papier, cette somme est aussi devenue insuffisante et il faut prévoir au moins fr. 1500 pour cet objet ; l'administration fédérale recevra en retour 600 exemplaires contenant chacun 8 à 10 feuilles de tableaux.

La statistique de la construction peut être établie année par année, ou périodiquement tous les 3 ou 5 ans seulement. Nous estimons que dans le premier cas un crédit d'au moins fr. 1000 est nécessaire, en admettant que les tableaux statistiques seront accompagnés aussi de lithographies de profils en long, d'ouvrages d'art, de matériel d'exploitation, etc.

Actuellement l'histoire de la statistique et la statistique de la construction jusqu'à la fin de 1868 sont en partie déjà imprimées, en partie encore sous presse; des tableaux de la statistique de l'exploitation, les uns sont imprimés définitivement, les autres sont à la correction, de sorte que le travail entier pourra être achevé avant la fin de l'année courante.

Nous pensons faire commencer l'année prochaine la statistique de la construction pour la période de 1869 à la fin de 1872 et faire exécuter celle de l'exploitation pour 1872, et nous demandons un crédit annuel de fr. 1000 pour le premier travail et de fr. 1500 pour le second.

En conséquence, nous proposons:

1° de compléter par la création d'un poste de statisticien pour les chemins de fer le personnel du Département des Chemins de fer et du Commerce, prévu par notre message du 8 septembre dernier, et d'affecter à ces fonctions un traitement de fr. 3000—4000;

2° d'élever le budget dudit Departement pour 1874:

de fr. 3000 pour la rubrique *a* (traitements) et
de » 2500 » » » *d* (frais de bureau),

c'est-à-dire de fr. 5500 en tout.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 10 novembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté

du

Conseil fédéral concernant les conditions des enchères publiques de la Ligne d'Italie.

(Du 28 novembre 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu les articles 6 et 13 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération;

vu les enchères publiques non suivies d'adjudication qui ont eu lieu à Sion le 26 novembre écoulé;

arrête comme suit les conditions des secondes enchères publiques ordonnées pour le compte de la Compagnie internationale de la Ligne d'Italie par arrêté du 5 mai 1873 pour vendre par adjucation le chemin de fer concédé par cahiers des charges des 6/17 février 1866 et 7 juin 1867 sur le territoire du Canton du Valais à la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, dont la déchéance a été prononcée par l'Assemblée fédérale.

§ 1. Lieu, jour et heure des enchères. Mise à prix et forme de l'adjudication.

Art. 1er. Les enchères publiques auront lieu à Sion, salle du rand Conseil à l'Hôtel de Ville, le quatre mars mil huit cent

soixante et quatorze, à deux heures précises après midi, sous la présidence de M. Jules Roguin, député au Conseil des Etats, délégué du Conseil fédéral.

Le procès-verbal sera reçu par acte authentique dressé par un notaire du Canton du Valais.

Art. 2. Les enchères seront ouvertes à la criée sur la mise à prix de fr. 3,830,000, fixée par experts.

Chaque enchère doit être de dix mille francs au moins.

L'adjudication sera donnée au plus offrant et dernier enchérisseur, après trois publications préalables.

Si aucun enchérisseur ne se présente, cette mise à prix sera successivement abaissée par quart jusqu'à ce qu'une offre soit faite, et la vente sera poursuivie jusqu'à adjudication au plus offrant et dernier enchérisseur, après trois publications préalables.

Si aucune offre n'est faite et si aucune adjudication, en conséquence, ne peut avoir lieu, la séance sera levée, après lecture et approbation du procès-verbal en séance publique.

§ 2. Désignation du chemin de fer exposé en vente.

Art. 3. Le chemin de fer de la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon comprend :

a. Les sections actuellement en exploitation dès le port du Bouveret à Sierre, avec toutes leurs gares, stations, travaux d'art et de terrassement, matériel fixe et généralement tous les ouvrages et immeubles quelconques, tant par nature que par destination, faisant partie de l'emprise du chemin de fer, tels qu'ils se poursuivent et comportent.

b. Les travaux et terrassements des sections Sierre-Loëche, Loëche-Viége et Bouveret-St-Gingolph, tels qu'ils ont été commencés et abandonnés par la Compagnie en déchéance, ainsi que tous les immeubles qui en dépendent.

c. Tous les droits et obligations de ladite Compagnie à la concession sur le territoire valaisan des sections de Viége à Brigue et à la frontière italienne et du Bouveret à St-Gingolph, frontière de France, conformément au cahier des charges de la nouvelle concession du 24 septembre 1873.

d. Tout le matériel roulant affecté à l'exploitation dudit chemin de fer, conformément à l'inventaire déposé dans les bureaux

de l'administration du séquestre, ainsi que les meubles, instruments, outillages et approvisionnements existant sur la ligne ou dans les gares, magasins et ateliers affectés à son exploitation et à son entretien; tous les plans, procès-verbaux d'expropriation et autres documents ayant trait à la construction et à l'exploitation des lignes susmentionnées, tels qu'ils existent dans les bureaux à Sion et dans les gares et ateliers de la ligne.

Art. 4. L'adjudicataire aura sur tous lesdits immeubles et chemin de fer les mêmes droits qu'avait la Compagnie de la Ligne internationale d'Italie par le Simplon, en vertu de ses actes de concession et de tous actes d'acquisition ou procès-verbaux d'expertise, passés au nom ou pour le compte de dite Compagnie.

L'adjudicataire bénéficiera des dispositions du cahier des charges arrêté par l'Assemblée fédérale pour la nouvelle concession du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon, qui fait suite aux présentes.

Il demeurera, en outre, au bénéfice de la convention passée en 1869 entre l'Etat du Valais et la Compagnie déchue, par laquelle le Canton du Valais s'est engagé à exécuter les travaux du chemin de fer de Loëche à Viége à des conditions déterminées.

§. 3. Conditions de l'adjudication.

Art. 5. Toute personne, Société ou Compagnie qui veut participer aux enchères, est tenue de se faire préalablement agréer par le Conseil fédéral au moins quinze jours à l'avance et de se soumettre à toutes les obligations du cahier des charges annexé.

Pour être admise aux enchères, elle doit justifier, au plus tard six jours avant le jour fixé, qu'elle a opéré, soit à la Caisse fédérale, soit dans une Banque suisse désignée par le Conseil fédéral, un dépôt de cinq cent mille francs en espèces ou titres et valeurs financières reconnues acceptables, en lieu d'espèces.

Ce dépôt sera immédiatement restitué si la personne, Société ou Compagnie qui l'a opéré n'est pas adjudicataire. Dans le cas contraire, ladite somme restera déposée à titre de cautionnement comme garantie des engagements pris par le fait de l'adjudication.

Art. 6. Trois mois au plus tard après l'adjudication et avant la prise de possession ordonnée par le Conseil fédéral, l'adjudicataire est tenu de verser à la Caisse fédérale ou dans les caisses de la banque suisse désignée la moitié du prix de dite adjudication.

Le solde doit être payé dans les six mois à partir du jour de l'adjudication, mais sans intérêts dès cette date.

Art. 7. L'adjudicataire sera tenu de satisfaire, en lieu et place de la Compagnie internationale de la Ligne d'Italie par le Simplon, à toutes les obligations résultant du cahier des charges de la nouvelle concession, soit vis-à-vis de la Confédération suisse, soit vis-à-vis du Canton du Valais, des communes ou des particuliers.

En un mot, par le fait de l'adjudication il sera soumis à toutes les obligations et à toutes les charges prévues audit cahier des charges.

Art. 8. L'adjudicataire sera tenu de payer aux employés en fonctions au jour de la prise de possession, en cas de licenciement, l'indemnité équitable à laquelle ils pourraient avoir droit.

Art. 9. Seront à la charge de l'adjudicataire tous les frais des premières et secondes enchères, comme honoraires de commissariat, d'expertise et de délégation fédérale, émoluments du notaire, publication dans les journaux et droits de timbre résultant du procès-verbal, à teneur des lois du Canton du Valais.

Art. 10. Par le fait de l'adjudication, l'adjudicataire fait élection de domicile à Berne et déclare accepter expressément la juridiction du Tribunal fédéral pour tous les effets et conséquences de droit privé de dite adjudication.

Berne, le 28 novembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer de Kloten à Zurich ou Neumünster.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes du Comité directeur de la Compagnie de la ligne de la Töss, des 25 août et 22 octobre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 29 octobre 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 21 décembre 1872, portant ratification de la concession pour un chemin de fer de Kloten à Zurich ou Neumünster, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 21 décembre 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 6 novembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer de la Broye sur territoire bernois et le chemin de fer Fribourg-Payerne-Yverdon sur territoire du Canton de Vaud.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction du chemin de fer de la Broye, datée du 2 octobre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 octobre 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 19 juillet 1872, concernant la ratification de la concession pour un chemin de fer de Payerne par Yvonand à Yverdon, prolongé par arrêté fédéral du 26 juillet 1873 jusqu'au 19 novembre 1873, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est de nouveau prolongé de 3 mois, soit jusqu'au 19 février 1874.

2. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 18 juillet 1871, concernant la ratification de la concession pour un chemin de fer de Lyss jusqu'à la frontière fribourgeoise près de Fräschels, prolongé par arrêtés fédéraux des 23 décembre 1872 et 26 juillet 1873 jusqu'au 11 décembre 1873, pour le commencement des terrassements et la justification financière, est de nouveau prolongé de 3 mois, soit jusqu'au 11 mars 1874.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 13 novembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la prolongation de délai qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour le chemin de fer Bözenegg-chemin de fer Nord-Est, près Rupperswyl.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité argovien du Seethal et de la Compagnie du chemin de fer Widdegg-Lenzbourg, datée de Seon, le 28 octobre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 3 novembre 1873,

arrête:

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 18 décembre 1871, concernant la ratification de la concession du chemin de fer de Bözenegg à la ligne du Nord-Est, prolongé par arrêté fédéral du 23 décembre 1872 jusqu'au 23 décembre 1873, pour la justification financière et le commencement des travaux de terrassement, est de nouveau prolongé d'un an, soit jusqu'au 23 décembre 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 7 novembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la prolongation de délai qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai en faveur du chemin de fer Etzweilen-Feuerthalen soit Schaffhouse.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité du chemin de fer d'Etzweilen à Feuerthalen, datée du 10 novembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 28 novembre 1873,

arrête:

1. Les délais pour la justification financière et le commencement des travaux de terrassements, fixés à l'art. 3 des arrêtés fédéraux du 26 février 1872, ratifiant les concessions accordées par les Cantons de Thurgovie et de Zurich les 11 et 19 janvier 1872 pour un chemin de fer d'Etzweilen à Feuerthalen soit Schaffhouse, sont prolongés de 2 ans, soit jusqu'au 26 février 1876.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 4 décembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer du Bödeli.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Conseil d'administration du chemin de fer du Bödeli, du 20 novembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 28 novembre 1873,

arrête :

1. Les délais fixés à la lettre *c* de l'arrêté fédéral du 15 septembre 1873, concernant la modification de la concession pour le chemin de fer du Brünig, sont prolongés comme suit:

a. Les justifications techniques et financières prévues par la loi et les règlements devront être présentées jusqu'au 24 juillet 1874.

b. D'ici au 1er avril 1875, le tronçon Interlaken-Zollbrücke-Bönigen devra être achevé et livré à l'exploitation.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 4 décembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

ratifiant

la transmission à la Compagnie du chemin de fer de Winterthour–Zofingue des concessions pour la ligne Winterthour–Zofingue et la ligne Suhr–Wiggerthal, et la modification de cette dernière concession.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité directeur de la Compagnie du chemin de fer Winterthour-Zofingue, du 14/20 octobre 1873;

vu les déclarations des Gouvernements de Zurich et d'Argovie, des 17 septembre et 27 octobre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 31 octobre 1873,

arrête:

1. La transmission à la Compagnie du chemin de fer Winterthour-Zofingue de la concession accordée par arrêté fédéral du 22 septembre 1873 au Conseil communal de Winterthour pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer

a. de Winterthour à Hunzenschwyl par Kloten, Baden, Mellingen et Lenzbourg;
b. de Hunzenschwyl à Zofingue par Suhr et Kölliken;
c. de Hunzenschwyl à Aarau,

est ratifiée.

2. La transmission à la Compagnie du chemin de fer Winterthour-Zofingue de la concession accordée le 28 février 1872 par le Grand Conseil du Canton d'Argovie au Comité du chemin de fer du Suhrenthal, ratifiée par arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1872, et prolongée par arrêté fédéral du 25 juillet 1873, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'Aarau par Suhr, Kölliken et le Wiggerthal jusqu'à la frontière cantonale près de Niederwyl, est ratifiée.

3. Les cessions susmentionnées ne doivent avoir pour effet d'augmenter en aucune manière le compte des frais d'établissement et ceux de l'organisation de l'exploitation; la Confédération se réserve d'ailleurs le droit d'examiner en détail ce compte à ce point de vue et à tous les autres.

4. La concession mentionnée sous n° 2 et les arrêtés y relatifs des autorités fédérales seront modifiés comme suit:

a. A l'art. 1er de la concession et dans le préambule de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1872, les mots: « jusqu'à la frontière cantonale près de Niederwyl » sont remplacés par « à Zofingue ».

b. Le délai fixé à l'art. 6 de la concession et dans l'arrêté fédéral du 25 juillet 1873 pour le commencement des terrassements est prolongé jusqu'au 1er janvier 1875, et le délai pour l'achèvement de la ligne jusqu'au 1er janvier 1878, et il est fixé en outre à la Compagnie un délai jusqu'au 1er septembre 1874 pour la remise des projets techniques et financiers, avec les statuts de la Compagnie.

c. A l'art. 40 de la concession et à l'art. 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1872, les mots « à l'expiration de la 16e, 31e, 46e, 61e et 76e année à dater du jour de la concession (du présent arrêté) et à l'expiration de la concession, » sont remplacés par ceux-ci: « au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. »

d. La première phrase de la lettre *a* de l'art. 41 de la concession et de l'art. 2 de l'arrêté fédéral du 12 juin 1872 sera rédigée comme suit:

« L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 années précédant

immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Compagnie ; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à $22^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur de ce produit net ; il est bien entendu toutefois que la somme de l'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure au capital de premier établissement. »

5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 6 novembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

transmission des concessions pour le chemin de fer sur la rive droite du lac de Zurich.

(Du 11 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité de fondation du chemin de fer sur la rive droite du lac de Zurich, datée de Hombrechtikon le 20 octobre 1873 ;

vu les déclarations des Gouvernements de Zurich et de St-Gall des 1er novembre et 27 octobre 1873 ;

vu le message du Conseil fédéral du 10 novembre 1873,

arrête:

1. La transmission à la Compagnie du Nord-Est suisse de la concession accordée le 4 juillet 1871 par le Canton de Zurich, ratifiée par arrêté fédéral du 20 du même mois et prolongée par les arrêtés fédéraux des 21 décembre 1872 et 25 juillet 1873, ainsi que de la concession accordée par le Canton de St-Gall le 9 décembre 1871, ratifiée par arrêté fédéral du 20 du même mois et prolongée par arrêté fédéral du 25 juillet 1873, pour un chemin de fer de Zurich à Rappersweil le long de la rive droite du lac, est approuvée sous la réserve que la cession dont il s'agit n'aura pas pour effet d'augmenter le compte des frais d'établissement et de l'organisation de l'exploitation, et que la Confédération se réserve le droit d'examiner en détail ce compte à ce point de vue et à tous les autres.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 14 novembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote:

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

concession d'un chemin de fer de Schaffhouse à la frontière badoise près de Hofen, par Thayngen.

(Du 17 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de la Direction de la Compagnie du Nord-Est suisse, des 17 septembre et 1er novembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 5 novembre 1873;

arrête:

Il est accordé à la Compagnie du Nord-Est suisse une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Schaffhouse à la frontière badoise, près de Hofen, par Thayngen, aux conditions renfermées dans les articles suivants et dans l'idée que la Compagnie de Nord-Est est autorisée à ne construire que le tronçon Thayngen-Hofen, si elle réussit à conclure un arrangement avec les chemins de fer de l'Etat badois pour la pose d'une seconde voie sur le tronçon Schaffhouse-Thayngen et pour la cojouissance de ce tronçon.

Art. 1er. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans, à dater du moment où la Direction de la Compagnie du Nord-Est sera en possession de la présente concession et de la concession badoise, et où le traité y relatif aura été conclu entre la Suisse et le Grand-Duché de Bade.

Art. 3. Le siége de la Société est à Zurich.

Art. 4. La majorité des membres de la Direction et du Conseil d'administration ou Comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. D'ici au 1er avril 1876 au plus tard, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements, ainsi que les statuts de la Société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer avant le 1er juillet 1876.

Art. 6. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 1er juillet 1878.

Art. 7. Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation du tracé, à exiger qu'il y soit introduit des modifications, dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le chemin de fer sera construit à simple voie.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction, tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du Canton de Schaffhouse et devront être remis sans frais au Gouvernement de ce Canton.

Art. 10. L'administration du chemin de fer devra fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la Compagnie qui donneront lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels la Compagnie ne prendrait pas de son chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis, ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des voyageurs aura lieu au moins trois fois par jour dans chacune des deux directions et sur toute l'étendue de la ligne, avec arrêt à toutes les stations.

Les trains de voyageurs, y compris les trains dits mixtes, auront une vitesse moyenne d'au moins 24 kilomètres par heure. Une vitesse moindre ne peut être admise qu'à la suite d'une autorisation spéciale du Conseil fédéral.

Art. 13. Le règlement de transport, qui devra être soumis au Conseil fédéral au moins trois mois avant le commencement de l'exploitation, ne pourra être mis à exécution avant d'avoir été formellement approuvé. Toute modification qui y sera apportée est également soumise à l'assentiment du Conseil fédéral.

Art. 14. Pour le transport des voyageurs, la Compagnie établira trois classes de wagons d'après le système américain. Dans la règle, chaque train doit renfermer des wagons de toutes les classes; le Conseil fédéral peut seul autoriser des exceptions à cette règle. Les trains dits mixtes peuvent circuler sans wagons de première classe.

La Compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train de voyageurs soient transportées par ce train et puissent y avoir des siéges. Sur la demande du Conseil fédéral, il devra être ajouté des wagons de voyageurs aux trains de marchandises. Les dispositions contenues au § 2 de l'art. 12 ne sont pas applicables à ces trains.

Art. 15. La Compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des personnes par les trains de voyageurs, des taxes dont le maximum est fixé comme suit:

dans les wagons de 1re classe, 10 cent. par kilomètre de la voie ferrée,

dans les wagons de 2me classe, 7 cent. par kilomètre,

dans les wagons de 3me classe, 5 cent. par kilomètre.

Les taxes pour les voyageurs transportés par les trains de marchandises devront être de 20% au moins inférieures à celles ci-dessus.

Dans toutes les classes de wagons, les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siége à part seront transportés gratuitement; ceux de trois ans à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 10 kilogrammes de bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans le wagon.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le minimum est fixé à 2 $^1/_2$ centimes par 50 kilogrammes et par kilomètre.

La Société est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour ou le jour suivant.

Elle accordera une remise ultérieure sur les billets d'abonnement pris par les voyageurs qui se proposent de parcourir au moins douze fois la même portion de la ligne, aller et retour, pendant un espace de trois mois.

Art. 16. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer.

Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 17. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit, par tête et par kilomètre:

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 16 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 8 c.

Veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens, 3 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 18. Le tarif établira pour les marchandises des classes dont la plus élevée ne pourra pas payer plus d'un centime et la plus basse plus de $^5/_{10}$ de centime par 50 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à dire au moins 5000 kilogrammes ou 5 tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, lè fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport du numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser 1 centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés en grande vitesse, la taxe du bétail pourra être élevée de 40 % et celle des marchandises de 100 % de la taxe ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs amènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, seront exemptes de taxes en tant qu'elles ne dépassent pas le poids de 25 kilogrammes. Ce qui excède ce poids est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

La Compagnie est autorisée à décider que les envois de marchandises dont le poids ne dépasse pas 25 kilogrammes seront toujours transportés en grande vitesse, ainsi qu'à fixer à son gré les taxes pour le transport des voitures de tout genre et d'objets exceptionnels.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 19. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la Compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 20. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier.

En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 25 kilogrammes seront comptés pour 25 kilogrammes pleins, et pour les marchandises à petite vitesse les envois de 25 à 50 kilogrammes pour 50 kilogrammes pleins. L'excédant de poids (pour les bagages des voyageurs et les marchandises en grande vitesse au-dessus de 25 kilogrammes et pour les marchandises en petite vitesse au-dessus de 50 kilogrammes) est calculé par unités de 5 kilogrammes, chaque fraction de 5 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Dans les envois de numéraire et d'objets de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs.

Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut l'arrondir en ascendant au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 21. Les chiffres de taxes établis par les articles 15, 17 et 18 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la Compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de la gare au domicile du destinataire. Le chargement et

le déchargement des marchandises est à la charge de la Compagnie, et il ne peut dans la règle être prélevé aucune taxe spéciale pour cela. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 22. Il sera établi des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 23. Tous les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral six semaines au moins avant que le chemin de fer soit livré à l'exploitation.

Art. 24. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant le 8 %, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la Compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 25. Dans le cas où la Compagnie aurait l'intention d'apporter des modifications fondamentales aux tarifs, elle devra en soumettre le projet, accompagné du nouveau tarif, à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La Compagnie est tenue d'accorder, aux fonctionnaires chargés par le Conseil fédéral de contrôler l'exploitation, libre accès dans les gares; elle doit en outre leur garantir l'usage gratuit d'un local.

Art. 27. Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du Canton de Schaffhouse si la Confédération n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1er mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La Société devra être informée de la décision de rachat, trois ans avant le moment effectif du rachat.

b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée à la Confédération ou au Canton de Schaffhouse dans un état parfaitement satisfaisant. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1er mai 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la Société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1er mai 1918 au 1er mai 1933, à 22 $^1/_2$ fois, et du 1er mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

d. Le produit net se compose du total de l'excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.

e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 28. Dans le cas où le Canton de Schaffhouse aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins en tout temps la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'art. 27, et le Canton de Schaffhouse est tenu de céder la ligne à la Confédération avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la Compagnie concessionnaire aurait dû lui céder.

Art. 29. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 13 novembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

ratifiant

la fusion du chemin de fer de la Broye et de la partie du chemin de fer transversal située sur le territoire du Canton de Vaud, avec la Suisse occidentale, d'une part, et avec les chemins de fer du Jura bernois, d'autre part.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la requête de la Direction du chemin de fer de la Broye et de la Direction des chemins de fer du Jura bernois en date du 17 juillet 1873 et la demande à l'appui du Conseil d'Etat du Canton de Berne, en date du 10 juin 1873;

vu la demande de la Direction du chemin de fer de la Broye et de la Direction de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, en date du 22 août 1873;

vu les mémoires des Gouvernements de Vaud, Fribourg et Berne, en date des 29 août, 16 septembre et 5 novembre 1873;

vu les requêtes de la minorité du Conseil d'administration du chemin de fer de la Broye, des 11 juillet, 21 août et 2 septembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral, en date du 1er décembre 1873,

arrête:

1. Est ratifiée la transmission à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale:

a. de la concession pour une ligne partant d'un point à déterminer de la ligne Lausanne-Fribourg, passant par Moudon, Payerne, Avenches, se prolongeant jusqu'à la frontière vaudoise près de Faoug et de là par Morat jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer de l'Etat de Berne, concession accordée le 1er septembre 1869 par le Grand Conseil du Canton de Vaud au Comité international du chemin de fer de la Broye, avec ratification de la convention du 28 août 1869 et du cahier des charges y relatif, ratifiée par arrêté fédéral du 18 juillet 1871 et prolongée par les arrêtés fédéraux du 23 décembre 1872;

b. de la concession pour la partie du chemin de fer désigné sous lettre *a*, située sur territoire fribourgeois, aux termes de l'arrêté fédéral du 18 juillet 1871 concernant le conflit du chemin de fer de la Broye, concession accordée le 17 novembre 1871 par le Grand Conseil du Canton de Fribourg au Comité intercantonal du chemin de fer de la Broye, avec ratification de la convention du 20 octobre 1871, ratifiée par arrêté fédéral du 11 décembre 1871 et prolongée par arrêté fédéral du 23 décembre 1872;

c. de la concession pour un chemin de fer partant de la ligne Fribourg-Lausanne et se prolongeant dans la direction de Payerne, par Yvonand jusqu'à Yverdon sur territoire vaudois, concession accordée le 29 juin 1872 par le Grand Conseil du Canton de Vaud au Comité intercantonal du chemin de fer de la Broye, conformément à la convention du 3 juin 1872 et au cahier des charges y relatif, ratifiée par arrêté fédéral du 19 juillet 1872 et prolongée par arrêté fédéral du 26 juillet 1873;

2. Est ratifiée la transmission à la Compagnie du Jura bernois de la concession pour un chemin de fer partant de la ligne de l'Etat de Berne près de Lyss et se prolongeant par Aarberg jusqu'à la frontière fribourgeoise près de Fräschels, concession accordée le 12 janvier 1870 par le Grand Conseil du Canton de Berne au Comité intercantonal du chemin de fer de la Broye, ratifiée par arrêté fédéral du 18 juillet 1871 et prolongée par les arrêtés fédéraux des 23 décembre 1872 et 26 juillet 1873.

3. Il n'est pas entré en matière sur le recours de la minorité du Conseil d'administration du chemin de fer de la Broye, tendant à ce que la cession à la Compagnie du Jura bernois de la partie de la ligne située entre la frontière de Berne et de Fribourg près

de Fräschels et la frontière de Vaud et de Fribourg près de Faoug soit ratifiée.

4. La concession survenue ne pourra servir de prétexte à une augmentation du compte des frais d'établissement et d'acquisition de matériel du chemin de fer, et faculté est réservée à la Confédération d'examiner en détail ce compte, tant sous ce rapport que sous tous les autres.

5. Dans un délai de quatre mois à partir du présent arrêté, la Compagnie de la Suisse occidentale en ce qui concerne la ligne désignée dans les dispositifs 1 et la Compagnie du Jura bernois en ce qui concerne la ligne désignée dans le dispositif 2, devront justifier des moyens financiers suffisants pour assurer l'exécution de l'entreprise, et si l'une seulement des deux Compagnies ne peut fournir la justification exigée, la présente ratification sera nulle et non avenue pour la transmission de toutes les quatre concessions (dispositifs 1 et 2) dont se compose le chemin de fer de la Broye.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur l'autorisation de fusion qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvelle-
« ments de concessions échues, de même que des ratifications de
« transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées
« qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de
« priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande du Comité directeur de la Compagnie du chemin de fer d'Effretikon-Wetzikon-Hinweil, du 2 décembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 5 décembre 1873,

arrête:

1. Le délai pour le commencement des terrassements du chemin de fer Effretikon-Wetzikon-Hinweil est prolongé jusqu'au 1er juillet 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

prolongeant

le délai pour la ligne du Jura bernois sur le territoire du Canton de Bâle-Ville.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de la Direction de la Compagnie du Jura bernois, du 3 décembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 10 décembre 1873,

arrête :

1. Le délai pour le commencement des terrassements du chemin de fer du Jura bernois sur le territoire de Bâle-Ville est prolongé de nouveau, savoir jusque fin mars 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président: ZIEGLER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution, sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer Winterthour-Singen-Kreuzlingen.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu les demandes de la Direction du chemin de fer Winterthour-Singen-Kreuzlingen, datées des 6 et 13 décembre 1873;

vu le message du Conseil fédéral du 15 décembre 1873,

arrête:

1. Le délai de 2 ans, à partir du 1er janvier 1872, fixé à l'art. 41 de la concession accordée le 11 janvier 1872 par le Canton de Schaffhouse pour un chemin de fer allant d'une part de la frontière thurgovienne-schaffhousoise au milieu du lit du Rhin près de Hemishofen, jusqu'à la frontière schaffhousoise-badoise près de Ramsen, et d'autre part de Kreuzlingen en aval jusqu'au point de jonction avec la ligne Winterthour-Singen près d'Etzweilen, pour autant que cette voie ferrée emprunte le territoire schaffhousois sur la rive gauche du Rhin près de Stein, ainsi qu'à l'art. 41 de la concession accordée le 11 janvier 1872 par le Canton de Thurgovie pour un chemin de fer de Winterthour, soit Andelfingen, dans la direction de Singen, avec embranchement sur la station du Nord-Est à Kreuzlingen, et éventuellement avec un autre embranchement sur Constance, pour obtenir toutes les concessions nécessaires pour établir la ligne entière sous peine de déchéance de la concession, est prolongé jusqu'au 26 février 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : Schiess.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. Lütscher.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération :
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération :
Schiess.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour la ligne de la vallée de la Suhr.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande, datée du 10 décembre 1873, du Comité central du chemin de fer de la vallée de la Suhr;

vu le message du Conseil fédéral du 12 décembre 1873,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1872, ratifiant la concession pour un chemin de fer d'Oberentfelden, éventuellement Kölliken, par la vallée de la Suhr, jusqu'à la frontière lucernoise près de Marchstein, pour la justification financière et le commencement des terrassements, est prolongé d'une année, soit jusqu'au 23 décembre 1874.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président: A. KOPP.
Le Secrétaire: J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 31 décembre 1873.

Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

autorisant

le Conseil fédéral à accorder des prolongations de délai pour les chemins de fer.

(Du 18 décembre 1873.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

arrête :

Le Conseil fédéral est autorisé, jusqu'à la prochaine session ordinaire des Conseils, à liquider de son chef, pour autant qu'elles paraissent urgentes, les demandes en prolongation de délai qui lui seront adressées par les Compagnies de chemins de fer.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 décembre 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 décembre 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 14 janvier 1874.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

approbation du traité entre la Suisse et Baden, concernant le raccordement des chemins de fer des deux Etats près de Singen et Constance.

(Du 17 juillet 1873).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le traité, daté de Constance du 24 mai 1873, conclu sous réserve de ratification, entre les plénipotentiaires de la Confédération suisse et les plénipotentiaires du Gouvernement badois, concernant le raccordement des chemins de fer des deux Etats à Singen et à Constance;

vu le message du Conseil fédéral du 27 juin 1873,

arrête :

1. La ratification réservée au traité susmentionné est accordée.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 12 juillet 1873.

Le Président : A. KOPP.
Le Secrétaire : J.-L. LÜTSCHER.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 17 juillet 1873.

Le Président : ZIEGLER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Traité

entre

la Suisse et le Grand-Duché de Baden au sujet de la jonction des chemins de fer internationaux près de Singen et de Constance.

Conclu le 24 mai 1873.
Ratifié par la Suisse le 1er août 1873.
» par le Grand-Duché de Baden le 20 décembre 1873.

Le Conseil fédéral

de la

Confédération suisse,

ayant vu et examiné le traité conclu à Constance, entre la Suisse et le Grand-Duché de Baden, sous réserve de ratification, le 24 mai 1873, par les Plénipotentiaires des deux Etats, concernant l'éta-

FRÉDÉRIC,

par la grâce de Dieu

Grand-Duc de Baden,

Duc de Zæhringen.

Ayant examiné le traité conclu à Constance le 24 mai dernier, entre Notre Plénipotentiaire et celui de la Confédération suisse, concernant le raccordement des chemins de fer des deux pays près de

blissement de nouveaux raccordements entre les chemins de fer des deux pays près de Singen et de Constance, traité qui a été ratifié par le Conseil des Etats suisse le 12 juillet 1873 et par le Conseil national suisse le 17 du même mois, et dont la teneur suit:

Singen et de Constance, traité dont la teneur suit:

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement grand-ducal badois, en vue d'arriver à une entente sur les raccordements ultérieurs des réseaux de chemins de fer qui relient les deux pays, près de Singen et de Constance, ont désigné leurs plénipotentiaires, savoir:

Le Conseil fédéral suisse:

MM. Jacques *Stämpfli*, Conseiller national,
Gottlieb *Koller*, inspecteur fédéral des travaux du Gothard,
Charles-Frédéric *Ziegler*, directeur des péages fédéraux;

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Baden:

MM. Henri-Frédéric *Muth*, référendaire privé,
Frédéric *Schmidt*, directeur des péages,
Frédéric *Hardeck*, Conseiller de Légation,

lesquels, après s'être communiqué leurs pouvoirs et les avoir trouvés en due forme, ont conclu sous réserve de ratification le traité suivant:

Art. 1er.

Les deux Gouvernements sont convenus que les chemins de fer suisses et badois doivent être mis en communication directe au moyen d'un chemin de fer de Winterthour à Singen, par Etzweilen et Ramsen, et par un embranchement de ce chemin de fer d'Etzweilen à Constance, par la rive gauche du Rhin.

Art. 2.

Les points sur lesquels les deux chemins de fer franchiront la frontière, près de Ramsen et de Constance, seront fixés par les

Commissaires des deux Gouvernements, sur les propositions préalables des ingénieurs des deux pays, et désignés par des bornes.

Du reste, chacun des deux Gouvernements approuvera et fixera les projets de construction sur son territoire.

La largeur de la voie sera en minimum de mètre 1,435 (4 pieds 8 $^1/_2$ pouces anglais) entre les rails.

Art. 3.

L'exploitation des deux chemins de fer devra être uniforme. A cet effet, le Gouvernement badois transférera aussi à la Compagnie de chemin de fer qui a obtenu des autorités fédérales suisses la concession pour le chemin de fer Winterthour-Singen-Kreuzlingen, la concession de la partie de la ligne située sur le territoire badois, de la frontière à Singen, et la jouissance de la gare de Constance sera accordée au chemin de fer d'Etzweilen à Constance.

La concession à accorder à la Compagnie par le Grand-Duché de Baden pour le chemin de fer de Winterthour à Singen déterminera les conditions ultérieures. En ce qui concerne la jouissance de la gare de Constance, on appliquera l'art. 14 du traité du 10 décembre 1870 concernant la jonction du chemin de fer de Romanshorn à Constance.

D'une manière générale, on donne ici l'assurance que, dans la concession pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Winterthour à Singen, sur le territoire badois, il ne sera imposé à la Compagnie, pour autant que le traité actuel n'en dispose pas autrement, aucune condition qui lui soit plus onéreuse que ce n'est le cas d'après les concessions accordées ou ratifiées par les autorités fédérales suisses pour la partie de la ligne située sur le territoire suisse.

Les deux Gouvernements se communiqueront réciproquement le texte des concessions accordées.

Art. 4.

En ce qui concerne la partie du chemin de fer située sur le territoire badois, le Gouvernement badois appliquera les dispositions suivantes :

1° Quant à la cession obligatoire des terrains nécessaires pour la voie et ses dépendances, le Gouvernement badois garantit l'application des stipulations légales en vigueur pour la construction des chemins de fer de l'Etat.

2° La Compagnie n'aura, pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances, ni impôt foncier ou de donation ni droits de mutation à payer.

3° Elle jouira également, en ce qui concerne le chemin de fer et ses accessoires, de l'exemption des impôts, taxes et contributions existant sur les propriétés, les bâtiments et l'industrie, ainsi que des impôts de commune et de cercle.

Toutefois, les contributions à acquitter aux établissements d'assurance contre l'incendie ne sont pas comprises dans cette exemption.

Les employés du chemin de fer sont soumis, en matière d'impôts, à la législation du lieu de leur domicile.

Art. 5.

D'accord avec les propositions qui seront faites à ce sujet par la Compagnie, on donnera aux gares de Singen et de Constance, qui serviront de stations de jonction pour le chemin de fer de Winterthour à Singen et d'Etzweilen à Constance, l'étendue et les arrangements nécessaires pour assurer la transmission du trafic et le raccordement en temps utile de l'exploitation et pour satisfaire aux besoins des deux administrations de chemins de fer intéressées.

Les dépenses occasionnées par les modifications, agrandissements et constructions nécessaires seront à la charge de l'administration du chemin de fer badois, sous réserve d'un loyer équitable à acquitter par la Compagnie suisse.

Pour la co-jouissance de la gare et de ses dépendances, la Compagnie suisse paiera à l'administration du chemin de fer badois un loyer annuel calculé d'après le capital d'établissement. Elle lui paiera également une somme annuelle pour l'entretien, la surveillance et le service des locaux.

Dans la fixation du montant de ce loyer et de cette indemnité annuelle, on appliquera les stipulations de l'art. 14 du traité du 10 décembre 1870, concernant la jonction du chemin de fer de Romanshorn à Constance.

Les arrangements ultérieurs à prendre restent réservés à une entente à intervenir entre les deux administrations de chemins de fer.

Art. 6.

L'exploitation des lignes de Winterthour à Singen et d'Etzweilen à Constance sera organisée de manière à ce qu'en général il

n'y ait ni changement de voiture pour les voyageurs, ni déchargement des marchandises entre les points ci-dessus.

Il y aura au moins 3 trains de voyageurs par jour, tant dans la direction de Singen et de Constance que dans celle de Winterthour.

Dans la fixation des horaires pour les chemins de fer en question, on fera en sorte que les trains coïncident le plus possible.

Les deux administrations devront se communiquer réciproquement, dans le plus bref délai possible, ces horaires avant qu'ils soient entrés en vigueur.

Art. 7.

Il ne sera fait aucune différence, sur les chemins de fer Winterthour-Singen et Etzweilen-Constance, ni quant au transport, ni quant à l'expédition des voyageurs, et les transports allant d'un pays sur le territoire de l'autre ne seront pas traités plus défavorablement que ceux qui ne traversent pas la frontière.

Art. 8.

Le Gouvernement badois se réserve le droit de racheter et d'exploiter lui-même, après un avertissement préalable de 5 ans, la partie du chemin de fer de Winterthour à Singen située sur territoire badois; toutefois, il ne fera en aucun cas usage de ce droit avant l'expiration d'un délai de 25 ans à partir du moment où le chemin de fer sera livré à l'exploitation.

Si le Gouvernement badois fait usage de ce droit, il remboursera à la Compagnie les frais d'établissement tels qu'ils résultent des comptes, sous la seule déduction de la moins-value des parties sujettes à l'usure ou à la décomposition; ce remboursement aura lieu en 5 annuités successives, dont la première sera payée dans l'année qui suivra l'avertissement.

Après le rachat, il reste réservé aux deux Gouvernements de s'entendre au sujet de la station de jonction et du raccordement de l'exploitation.

A moins que les deux Gouvernements ne s'entendent pour adopter un autre mode, la jonction de l'exploitation devra avoir lieu à la frontière, et les deux administrations de chemins de fer y établiront, à frais communs et répartis par moitié, une station de jonction.

Art. 9.

Pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer, pour le trafic et les tarifs, en ce qui concerne le territoire badois, la Compagnie est soumise aux dispositions de la législation de l'Empire et aux ordonnances de l'autorité impériale qui sont en vigueur sur les chemins de fer badois.

En ce qui concerne particulièrement les obligations envers l'administration des postes et des télégraphes de l'Empire allemand ainsi que les transports de militaires sur le tronçon allant de la frontière à Singen, la Compagnie est liée par les dispositions qui sont ou seront en vigueur à l'égard des chemins de fer badois.

La Compagnie est autorisée à poser des fils télégraphiques pour le service de la ligne et à les munir d'un appareil spécial dans les bureaux télégraphiques des gares respectives.

Pour le transport des envois postaux d'un des pays allant sur le territoire de l'autre, on appliquera les dispositions résultant des conventions existantes ou de celles qui seront passées à l'avenir entre les administrations postales des deux pays. En conséquence, pour autant que les lignes de la Compagnie seront utilisées pour les transports postaux d'un pays sur le territoire de l'autre, on appliquera à ces transports les dispositions en vigueur pour les transports postaux à l'intérieur.

Art. 10.

L'expédition douanière des marchandises, articles de messagerie et effets de voyage qui passent la frontière sur le chemin de fer de Winterthour à Singen et vice versà, aura lieu à la gare de Singen.

Il sera mis gratuitement à la disposition des administrations douanières allemande et suisse, pour l'expédition douanière, les locaux nécessaires dans ladite gare, sauf les arrangements intérieurs; les frais en seront supportés par moitié entre les deux administrations de chemins de fer. Il sera également établi, pour les objets transportés par le chemin de fer, dans une direction ou dans l'autre, entre Singen et la frontière, des locaux pour l'expédition douanière à la station d'Arlen; les locaux nécessaires à cette expédition seront également fournis gratuitement par la Compagnie, sauf les arrangements intérieurs.

La station d'expédition douanière badoise, établie à la station de Thayngen par la convention passée le 24 septembre 1872 entre les deux Gouvernements, pour le chemin de fer de Schaffhouse à

Constance, sera également transférée à la gare de Singen, sous réserve des mesures ultérieures relatives au trafic local à Thayngen et Gottmadingen; en particulier, l'administration du chemin de fer badois continuera à fournir à l'administration des péages suisses un local d'expédition douanière pour les objets transportés à Thayngen par le chemin de fer, dans l'une ou dans l'autre des deux directions.

Les ordonnances ultérieures pour simplifier et accélérer l'expédition douanière à la gare de Singen sont réservées à un arrangement à intervenir entre les administrations de péages des deux pays.

Art. 11.

En ce qui concerne les délais pour l'achèvement des deux chemins de fer sur le territoire badois, on s'en tiendra aux mêmes conditions qui sont stipulées dans les concessions pour les parties situées sur le territoire suisse.

Art. 12.

Pour les demandes d'indemnité ou les autres réclamations de droit privé qui peuvent être faites à la Compagnie relativement à la construction ou à l'exploitation des tronçons situés sur le territoire badois, la Compagnie élit domicile à Constance.

Art. 13.

Les plénipotentiaires suisses réservent pour le présent traité la ratification de l'Assemblée fédérale, et les plénipotentiaires badois l'approbation de l'Assemblée des Etats, pour autant qu'elle est nécessaire.

Art. 14.

Le présent traité sera soumis à la ratification des deux pays et les actes de ratification seront échangés au plus tard d'ici à la fin de l'année.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des deux Gouvernements ont signé le traité en deux expéditions et y ont apposé leur sceau de leur propre main.

Constance, le vingt-quatre mai mil huit cent soixante-treize.

(L. S.) (sig.) **Stämpfli,**
» » **Koller,**
» » **Ziegler.**

(L. S.) (sig.) **Muth,**
» » **Schmidt,**
» » **Hardeck.**

déclare que le traité ci-dessus est accepté et a force de loi dans toutes ses parties, promettant au nom de la Confédération suisse de l'observer en tout temps, pour autant que cela dépend de celle-ci.

En foi de quoi, la présente ratification a été signée par le Président et le Chancelier de la Confédération et munie du sceau fédéral.

Ainsi fait à Berne, le premier août mil huit cent soixante-treize (1er août 1873).

Au nom du Conseil fédéral suisse,

Le Président de la Confédération :

Ceresole.

(L. S.)

Le Chancelier de la Confédération :

Schiess.

Nous déclarons par les présentes que Nous approuvons et ratifions ce traité dans toutes ses parties, promettant d'observer et de faire exécuter fidèlement toutes les dispositions qui y sont contenues.

En foi de quoi, Nous avons apposé Notre signature et Notre sceau de l'Etat.

Ainsi fait à Berlin, le vingt décembre mil huit cent soixante-treize et de Notre règne le vingt-unième.

FRÉDÉRIC.

(L. S.)

de Freydorf.

NOTE. Les ratifications du traité ci-dessus ont été échangées par voie de correspondance.

Arrêté

du

Conseil fédéral prolongeant le délai pour le chemin de fer Lausanne-Ouchy.

(Du 22 décembre 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu la demande de la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Ouchy, datée du 13 décembre 1873;

en vertu des pouvoirs qui lui ont été accordés par l'arrêté fédéral du 17/18 décembre 1873,

arrête :

Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1871 ratifiant la concession d'un chemin de fer entre Ouchy et Lausanne, et prolongé par arrêtés du Conseil fédéral des 20 décembre 1871, 5 juin 1872 et 13 janvier 1873, et par arrêté fédéral du 25 juillet 1873, pour la justification financière et le commencement des travaux de terrassement, est de nouveau prolongé jusqu'à la fin de juin 1874.

Cette prolongation est accordée sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 22 décembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Arrêté fédéral

portant

prolongation de délai pour le chemin de fer des Wasserfallen sur le territoire du Canton de Bâle-Campagne.

(Du 22 décembre 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu la demande du Directoire du Central Suisse, du 16 décembre 1873 ;

en vertu des pouvoirs qui lui ont été accordés par l'arrêté fédéral du 17/18 décembre 1873,

arrête :

Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 2 juin 1873, ratifiant la concession d'un chemin de fer de Liestal à

la frontière du Canton de Bâle-Campagne sur les Wasserfallen, par la vallée de Reigoldswyl, pour la présentation de la justification financière et le commencement des travaux de terrassement, est prolongé jusqu'au 31 juillet 1874.

Cette prolongation est accordée sous la réserve expresse de l'effet rétroactif qu'exercera, sur la concession qui en est l'objet, un arrêté fédéral qui interviendrait sur la motion suivante, non encore réglée par un vote :

« De nouvelles concessions de chemins de fer, des renouvellements de concessions échues, de même que des ratifications de transmissions de concessions et de fusions, ne seront accordées qu'à la condition que les Compagnies abandonnent leur droit de priorité dans un délai à déterminer par le Conseil fédéral. »

Berne, le 22 décembre 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Arrêté

du

Conseil fédéral portant exemption du service militaire en faveur du chef de la traction et chef de la voie du chemin de fer de Jougne à Eclépens.

(Du 9 mai 1873.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu la nouvelle demande de la Direction du chemin de fer de Jougne à Eclépens, du 6 mai 1873 ;

en exécution de la loi fédérale du 19 juillet 1850 (II. 37) et de l'arrêté fédéral du 20 juillet 1853 (III. 539),

arrête :

Le chef de la traction et chef de la voie du chemin de fer de Jougne à Eclépens est exempté du service militaire pendant toute la durée de ses fonctions audit chemin de fer.

Berne, le 9 mai 1873.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
CERESOLE.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Table des matières

du

1er volume de la nouvelle série du Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses.

A.

En général.

(Par ordre chronologique.)

B.

Entreprises de chemins de fer.

(Par ordre alphabétique.)